RELAZIONE SULLA FERROVIA AVELLINO-PONTE S.TA VENERE CON I RISPETTIVI ATTI...

Michele Capozzi

RELAZIONE

SULLA FERROVIA

AVELLINO-PONTE S.TA VENERE

CON I RISPETTIVI ATTI ALLEGATI

PRESENTATA

AL CONSIGLIO PROVINCIALE DI PRINCIPATO ULTRA

DAL SUO PRESIDENTE

Comm. Michele Capozzi

Deputato al Parlamento Nazionale

NAPOLI
TIPI G. DE ANGELIS
1872

RELAZIONE

SULLA FERROVIA

AVELLINO-PONTE S.^{TA} VENERE

CON I RISPETTIVI ATTI ALLEGATI

PRESENTATA

AL CONSIGLIO PROVINCIALE DI PRINCIPATO ULTRA

DAL SUO PRESIDENTE

COMM. MICHELE CAPOZZI

Deputato al Parlamento Nazionale

NAPOLI

STABILIMENTO TIPOGRAFICO DI GENNARO DE ANGELIS

Strada Portamedina, 44

1872

Signori

Nell' ordine intellettuale come in quello economico quante volte alcune idee od alcuni fatti, lentamente ma prepotenti, s'impongono alla coscienza d'un paese, ne appassionano gli animi, ne formano una condizione necessaria di benessere, anzi ne creano un indispensabile elemento di vita e di progresso, è allora supremo dovere per i preposti all' amministrazione della cosa pubblica di portare ogni studio, e non tralasciare mezzo e cura, perchè si provvedesse alla pronta soluzione degli importanti problemi che vi si connettano: se altrimenti si facesse, si mancherebbe al proprio còmpito, anzi a' più sacri doveri che i tempi e le circostanze impongono. E siami permesso, senza iattanza ma con compiacimento, rilevare, che voi sagaci conoscitori di questi supremi bisogni del nostro paese, da gran tempo vi applicaste a studiarne le cause, e trovar mezzo a soddisfarli.

Nello sviluppo della vita intellettiva e materiale di tutte le Provincie d' Italia, essendochè il pro-

gresso nell' ordine delle idee e quello nell' ordine dei fatti, è talmente intimo che si attirano e si completano scambievolmente, e le conquiste sociali ed intellettuali sono in rapporto stretto ed immediato, voi non restaste inoperosi, e con quel senno pratico che tanto contradistingue le nostre popolazioni, con quella costanza che per raggiungere lo scopo non trascura anche i difficili mezzi, che con cura perspicace precede le occasioni e le attende con pazienza, studiaste i bisogni della Provincia, e, per quanto i tempi e le nostre forze il permettevano, tutti cercammo non fermarci scoraggiati, od essere gli ultimi in questa via di progresso. Il nostro cammino non à mai avuto sosta, mai deviato; i nostri passi sono stati sempre fermi e sicuri verso la meta.

Però non ostante la tenacità de' nostri sforzi e delle nostre cure, in questo movimento industriale, in cui i principî economici, per quella prepotenza delle idee che rende irresistibile la forza de' fatti, trionfavano, ed il commercio progrediva per ogni dove rigoglioso, noi vedevamo abbandonate le nostre antiche vie di transito, e per fatali errori, tagliati fuori dal movimento degli affari. Fu allora che istintivamente, ma imponente, surse nelle nostre popolazioni il bisogno di collegarsi ai grandi emporî di produzioni e di consumo con novelle, rapide e naturali vie di comunicazione.

E Voi fin dal 1865, interpretando questi bisogni, facevate plauso ad una domanda, che vi si sottometteva, per concorso ad una ferrovia lungo il territorio di questa Provincia; e non ostante che

la istanza fosse sfornita di tutti gli elementi che la rendesse meritevole d'una seria disamina, pure davate incoraggiamento, perchè vi si presentasse con concetti più concreti. Più tardi si tornava a studiare questo vitale problema , e si deliberava accantonarsi una somma di lire centomila, per darne premio a quello assuntore che avesse impresa una ferrovia, solcando la nostra Provincia. Erano conati verso un'opera che s'intravedeva di lontano, e della quale istintivamente si sentiva la necessità, abbenchè di essa non si aveva un concetto pratico.

Con l'ultima vostra deliberazione creavate una Commissione, la quale esaminasse i progetti di ferrovia da Avellino a Ponte Santa Venere , ed avvisasse sulla convenienza degli stessi, riferendone poscia al Consiglio.

Questa Commissione, di cui ò avuto l'onore essere Presidente, dopo diligenti ed accurati studi, in data 29 aprile e 1° maggio p. p. emetteva le sue deliberazioni (alligate).

Io sentiva la coscienza di quanto questa ferrovia è per portare utilità alle limitrofe Provincie ed allo Stato; ed iniziava le pratiche opportune, come potete rilevare da tutt' i documenti che alligo, e da un mio scritto diretto alla Commissione Governativa per la classifica ed il compimento delle ferrovie del Regno, che ò fatto già tenere alle S.V. e che pure aggiungo al volume degli atti.

Nello stesso con povere parole, ma con la irresistibile forza delle idee , ò cercato dimostrare l'importanza economica di questa linea, i gravi

interessi che ci tiene lo Stato, il dovere di largamente sussidiarla, sovratutto per rimediare agli erronei concetti che furono base della costruzione delle primitive linee nelle nostre Provincie. Non ripeto della importanza economica, perchè credo cosa ampiamente dimostrata e da Voi ben risaputa; mi piace solo ribadire il concetto degl' interessi dello Stato per questa linea e degli obblighi di sussidiarla.

Una delle prime necessità per l'Italia ridivenuta Nazione era di costruire senza indugio una rete di strade ferrate. La forma del suo territorio, la esigenza politica richiedevano che enormi sacrifici fossero immediatamente sostenuti per assicurare la rapidità delle comunicazioni tra le diverse parti del Reame. L'Italia è mal configurata, diceva Napoleone a Sant' Elena, essa è troppo lunga per la sua larghezza. A questo difetto di configurazione, appena divenimmo padroni de' nostri destini, ci sforzammo d' un tratto rimediare con le strade di ferro e con le linee di battelli a vapore. Nel 1859 si era appena compiuta la grande linea da Susa a Venezia, con diramazione al Sud verso Piacenza; non vi era inoltre che la piccola rete Toscana ed alcuni tronchi isolati: in tutto 1472 chilometri di via ferrata. Al 1864 erano 2654, a maggio di questo anno furono portati a 6677. In questo rapido sviluppo ed estensione del sistema generale della rete italiana, non si tenne a base un concetto economico, ma quello solo della naturale configurazione della Penisola. Piacenza da una parte, Bologna dall' altra erano le due teste

di linea alle quali terminava la rete settentrionale; due linee parallele si fecero partire da queste due città, prolungandole l'una per il Tirreno, l'altra per l'Adriatico.

Se queste linee soddisfecero ad un concetto politico, non corrisposero a quello economico e strategico, e non lo potranno fino a quando non sieno collegate da linee trasversali costruite attraverso gli Appennini, tra cui questa nostra sarebbe delle più interessanti, di più facile costruzione, di lievissimo onere allo Stato.

Ne' fatti politici come in quelli economici gli effetti sono in ragione diretta delle premesse; se queste sono false, quelli saranno disastrosi. La sola fortunata differenza è che nei secondi un falso principio si risolve in un dissesto finanziario, laddove per i primi si scava un abisso in cui fatalmente si trascina la Nazione. E, la Dio mercè, presso noi la luce si va facendo e si cerca alla meglio emendare i primitivi errori economici, dopo che questi sono stati dimostrati dalla eloquenza delle cifre. La rete delle ferrovie settentrionali, solo dopo completata con quelle secondarie, à raggiunto un valore di prodotto chilometrico, da quasi più non gravare sul bilancio dello Stato per le concesse garentie; quelle del centro aumentano di reddito in proporzione che si estendono e si rallegano; le nostre lo saranno del pari, quando queste importanti reti secondarie verranno compiute.

D' altra parte gl' interessi dei Municipii e delle Provincie sono interessi della Nazione; se quelli

sono prosperi, questa sarà rigogliosa e forte; se i primi steriliscono, essa si accascia; la vita ed il progresso non è che la risultanza di molte forze, le quali, agendo in diversa orbita, tendono allo stesso scopo. Nella favola di Menennio Agrippa sarà sempre tratteggiato il destino de'popoli di tutti i tempi e di tutti i luoghi. Il Governo quindi, per tante ragioni, non può non essere necessariamente trascinato a seguire questa iniziativa municipale e provinciale, ciò che forma uno dei caratteri più spiccati della nostra Nazione.

Quantunque il Consiglio con i suoi deliberati avesse esplicitamente eliminata ogni proposta che si riferisse a ferrovia economica, pure la vostra Commissione à voluto studiare ponderatamente la quistione, ed io, nel sottomettere alle S.V. tutta la pratica attinente a questo affare, curerò puranco rilevare in breve le principali ragioni che ne inducevano a rigettare le domande di concorso a ferrovie che non fossero di sistema ordinario; ricavando i principali dati di fatto dalla elaborata relazione sulle ferrovie economiche di Europa, fatta al Ministro dei LL. PP. nel 1867 dal chiarissimo Ingegnere Capo del Genio Civile Cav. Felice Biglia.

La costruzione di una ferrovia, come tutte le principali produzioni dell'ingegno umano, ha subìto e subisce tuttora svariatissime modifiche che tutte intendono, sia al perfezionamento assoluto di quest'opera, sia alla maggiore convenienza nell'applicazione dei casi speciali.

Le ferrovie in generale fin dal principio della

loro creazione si proponevano due scopi: talune miravano al semplice trasporto di designati materiali, altre al trasporto promiscuo di viaggiatori e merci di qualunque classe. Per ordine cronologico prima si ebbero le ferrovie per trasporto di determinati materiali; come ad esempio i prodotti delle miniere Inglesi, e così si formava il primo tipo delle ferrovie che poi si distinsero col nome di ferrovie economiche: poscia perfezionata questa interessante opera, quando Stefenson vi applicò fortunatamente un nuovo sistema di locomotive, si ebbe il tipo della ferrovia che si disse ordinaria.

Senonchè ciascuna Nazione, a seconda delle locali condizioni e dei prevalenti bisogni, nel costruire la propria rete di ferrovie, si formolò dei tipi speciali; quindi assolutamente non può dirsi quali sieno le condizioni precise di una ferrovia ordinaria, quale debba chiamarsi assolutamente ferrovia economica.

Però, se nulla vi ha di assoluto, vi sono taluni caratteri salienti, talune condizioni speciali, ammesse dalla quasi generalità, che mettono un po' d'ordine in una classifica abbastanza esatta.

I.

Ferrovia ordinaria, ora suole generalmente chiamarsi quella strada ferrata ad uno o due binarî, che ha queste principali condizioni:

a) Lo scartamento del binario, cioè la distanza fra i due regoli di ferro, è costantemente

della lunghezza di metri 1,50 fra asse ed asse di regolo.

b) La pendenza massima delle rampe si tiene sempre inferiore al 25 per 1000.

c) Nei tratti in curva il raggio minimo delle stesse non è mai meno della lunghezza dei 300 metri.

Tutte le ferrovie nelle quali non si verificano queste condizioni, sia perchè lo scartamento è ridotto, sia perchè la pendenza è maggiore della suindicata, sia perchè è ridotto a minor lunghezza il raggio delle curve, si denominano comunemente ferrovie economiche.

Oltre queste condizioni, o meglio in completamento delle stesse, le ferrovie ordinarie hanno alcuni altri determinati elementi, sia per dimensioni, sia per i diversi fattori di loro costruzione. Accenneremo i principali:

a) Tutte le opere per cavalcare le correnti grandi o piccole, per traversare le valli o le comunicazioni ordinarie, quando non è possibile passare a livello, si costruiscono in muratura o in solida struttura metallica: il legname non si adopera che per i ponti o passaggi provvisori.

b) La larghezza della piattaforma al ciglio superiore è di m. 5,50. I riporti in terra hanno scarpate con pendenza di m. 1,50 di base per 1 di altezza, mentre i tagli hanno le loro scarpate con le pendenze imposte dalla stabilità della via a seconda della natura delle terre.

c) L'armamento posa su di uno strato di ballast di 50 centimetri di altezza, e metri 3,50 di

larghezza in circa: le traverse sono di lunghezza m. 2,50, ed i regoli di ferro pesano in media 35 chilogrammi il metro lineare di regolo.

d) Le gallerie e tutte le altre opere sono in solida struttura in pietra o in opera laterizia.

e) La ferrovia è provvista di cantoniere disposte alla distanza media di m. 1200 — Vi hanno un numero di stazioni pel servizio de' viaggiatori e delle merci di solida opera muraria, nel numero e distribuzione richiesta dai bisogni delle popolazioni.

f) Il materiale mobile di locomotive, vagoni per viaggiatori, e carri per merci correda la strada, ottemperando i bisogni dell' esercizio.

Una ferrovia che soddisfa nel generale a queste condizioni, per quanto riguarda costruzione ed esercizio, impone i seguenti fattori di passività.

Per la costruzione:

a) Espropriazione permanente di terreni per la ferrovia e suoi accessori.

b) Movimenti e tagli di terra.

c) Ponti e viadotti.

d) Muri di sostegno ed opere di consolidamento.

e) Gallerie.

Questi fattori di spesa variano secondo le località che si traversano, e le accidentalità e stabilità del terreno.

f) Ballast ed armamento — Questo fattore è poco variabile, e si può ritenere in media poco superiore alle L. 30,000 per chilometro, delle quali L. 24,000 per l'armamento, e L. 6,000 per ballast.

g) Cantoniere e stazioni — Le prime impongono una spesa d'ordinario di L. 4000 al chilometro, mentre la spesa per le stazioni dipende dal numero e dall' importanza de' Centri di popolazione percorsi dalla ferrovia.

h) Spese di direzione e sorveglianza — Questo fattore dipende dalla quantità delle opere e dalla durata dei lavori principalmente, e varia pure secondo le località; d' ordinario segue una ragione diversa da quella delle cifre dell' ammontare dell' opera stessa.

l) Spese generali e diverse — Questo fattore riassume in parte i precedenti, ed in parte se ne tiene estraneo; ad esempio: la linea telegrafica è un fattore di spesa estraneo all' importo delle costruzioni.

Per l' esercizio poi occorre:

a) Un corredo di macchine locomotive, vagoni, e carri di ogni specie, e la spesa corrispettiva dipende dal maggiore o minor traffico della ferrovia; traffico sia di trasbordo, sia delle località che percorre.

b) Un corredo di mobilia per le stazioni, e di materiale fisso per le stesse: come grue, pompe, ec. la spesa dipende dal numero delle stazioni e dal movimento locale.

c) Una spesa annua per la manutenzione, riparazione, e ricostruzione della via in tutte le sue parti — Questo fattore di spesa dipende essenzialmente, non tanto dal maggiore o minor traffico, quanto dalla stabilità delle opere, specialmente dalla natura di costruzione dei manu-

fatti, e dalla stabilità delle terre delle località percorse dalla ferrovia.

d) Una spesa annua per manutenzione, riparazione, e rimpiazzo del materiale d'armamento, materiale fisso, e materiale mobile.

e) Consumo di combustibile per le macchine ed altri usi.

Questi fattori dipendono dal maggiore o minore traffico e dalle pendenze della linea stradale.

f) Personale di sorveglianza e direzione, e personale speciale per la locomozione e per altri usi — Questo fattore dipende pure principalmente dal traffico maggiore o minore, ma ancora si innesta in tutti gli altri fattori precedenti di spese.

g) Spese generali e diverse. Questo fattore dipende da svariatissime cause, che mentre riassumono tutt' i precedenti, possono addentellarsi più all' uno che all' altro, secondo i casi speciali come possono tenervisi estranee; come ad esempio, la spesa per controllo governativo è indipendente dal traffico e dal prodotto della via ferrata.

L' importo della costruzione di una ferrovia ordinaria può variare in conseguenza della maggiore o minore importanza dei suesposti fattori, fra i quali principalmente sono a considerarsi il numero e la lunghezza delle gallerie, la stabilità delle terre, ed il numero e le dimensioni dei grandi manufatti — Volendo segnare un limite minimo per la costruzione, vi ànno esempî nella nostra Italia, come in altre Nazioni, tanto per ferrovie eseguite che progettate, dai quali si può costatare che una ferrovia ordinaria in favorevolissime

condizioni non eccede la spesa di L. 80,000 per chilometro, anche compreso il materiale mobile. Le ferrovie nei piani della Puglia si tengono a questo limite; e la ferrovia da Foggia a Manfredonia, secondo l' estimativo per l' Ingegnere Gabelli, è fissata a L. 63000 per chilometro escluso il materiale mobile.

Per quanto riguarda la spesa di esercizio di una ferrovia di convenevole lunghezza e costrutta con stabilità, quantunque recisamente non possa affermarsene l' ammontare, pure subisce minori varietà; talchè può ritenersi che il medio dell' esercizio varia fra le 6 alle 7000 L. per chilometro; però questa cifra è il risultato di tutt' i fattori di passività precedentemente esposti, che tutti influiscono a variare, ma non tutti in egual modo; se una ferrovia traversa una frana, se le opere murarie non sono stabili, se il percorso di una locomotiva è frammezzato da un tratto di estremo limite di pendenza, le spese di esercizio crescono smodatamente. Ma dall'altra parte nei casi ordinarì, ove non ricorrono queste condizioni speciali, i limiti suesposti di 6 a 7000 L. per anno e chilometro sono una giusta misura. È importante avvertire che la spesa d' esercizio segue il traffico minore o maggiore della ferrovia ordinaria ma con molte riserve — Con un traffico minimo la spesa di esercizio non è minima: questa spesa, arrestandosi ad un limite non inferiore alle L. 5000 per anno e chilometro, non solo assorbe l' intero prodotto; ma grava come passività — Viceversa aumentandosi il traffico, la spesa dell' esercizio au-

menta, ma non in eguale proporzione; di talchè raggiunge quando la metà, quando il terzo, e quando anche una frazione minore del prodotto lordo: in conseguenza costa meno, proporzionalmente, l'esercizio di una ferrovia che produca L. 20,000 per anno e chilometro, in favorevoli condizioni, (nel qual caso la spesa dell'esercizio può ritenersi in L. 7000 per anno e chilometro) di una ferrovia la quale produca solo L. 7000, quando questa sia in condizioni poco favorevoli.

Una ferrovia ordinaria, costruita con le condizioni suespresse, può far fronte al traffico, quale può richiedersi pei bisogni ordinari delle popolazioni. Il numero dei treni è soltanto limitato dall'intervallo di tempo necessario per lo scambio degli stessi, che muovono in opposte direzioni, e quindi questo numero è quale si può fissare in un ordinato orario; ma è evidente che può soddisfare a tutte le esigenze del più animato esercizio nelle condizioni ordinarie. Una locomotiva del peso medio da 45 a 50 tonnellate potrebbe trascinare fino a 50 Vagoni caricati, ma in media può trasportarne 30. Si ritiene per vagone caricato un vagone o carro che sia del peso totale di tonnellate 14, delle quali 6 circa costituiscono il peso morto, ed 8 il peso utile.

La percorrenza de' treni può per velocità aver limiti eccessivi; ma, tenendosi a proporzioni eque, possonsi facilmente percorrere 60 chilometri l'ora, comprese le fermate, dai treni diretti, 45 chilometri dai treni misti, e 35 chilometri dai treni per le mercanzie, o per i tratti nei quali le pen-

denze si tengono costantemente al limite superiore — Questi dati raccolti in uno, danno un concetto chiaro della possibile produzione di una ferrovia ordinaria, come si è indicato, e come è confermato dalle reti ferroviarie principali sia Italiane, sia estere.

II.

Si è accennato che oltre le tre condizioni, che potrebbero dirsi essenziali, una ferrovia ordinaria adempie ad altre moltiplici condizioni delle quali abbiamo indicato le principali; però in molti casi, per varie circostanze locali, specialmente per un traffico limitato, non era possibile avere il corrispettivo beneficio della spesa che imponeva la costruzione di una ferrovia ordinaria.

In questi casi speciali si è tentato d'introdurre nella costruzione ed esercizio della stessa, talune economie, le quali siccome variano a seconda delle condizioni locali e speciali di ognuna, così occorrerebbe una descrizione particolarizzata di ciascuna ferrovia economica, ove volesse farsi un concetto generale e completo della questione: ma perciò occorrerebbe un grosso volume, quindi è necessario limitarsi ad accenni sommarî per quanto basta a farsi una idea chiara della cosa.

Per riuscire in questo intento si dividono le ferrovie economiche in due grandi gruppi.

Nel primo di questi van comprese tutte quelle, che pur conservando le tre condizioni principali delle ferrovie ordinarie, chiamansi impropriamente

economiche, perchè nella loro rispettiva costruzione si sono introdotte talune economie o modifiche sulle condizioni accessorie delle ferrovie ordinarie.

Nel secondo vanno comprese le altre, che sole dovrebbero chiamarsi economiche, nelle quali si è creduto variare ad alcuna delle condizioni essenziali. Questo gruppo però va diviso in due classi: nella prima sono annoverate le ferrovie che conservano lo scartamento ordinario, ma che ànno bisogno di speciale modo di trazione, perchè sorpassano nelle pendenze i limiti ordinarî; nella seconda quelle speciali ferrovie, che, conservando oppur no i limiti della pendenza, ànno uno scartamento inferiore all'ordinario, cioè minore di metri 1,50 fra asse e asse di regolo.

Primo gruppo di ferrovie economiche

L'onorevole Ingegnere Biglia, parlando di questo gruppo di ferrovie, riassume in un notamento le economie, sia attuate nelle estere nazioni, sia che, secondo le sue idee, potrebbero tentarsi: queste economie riguardano tanto la costruzione, che l'esercizio, e per essere ordinati nel presente lavoro è necessario trascrivere per esteso i notamenti stessi del sudetto Ingegnere.

Economie nella costruzione

1.° Ammettere curve di 300 metri di raggio.

2.° Sopprimere i marciapiedi alle stazioni, supplendoli con altro montatoio ai vagoni.

3.° Ridurre la costruzione delle stazioni sì per numero che per qualità di costruzioni; specialmente le intermedie limitarle a tettoie di cartone asfaltato.

4.° Abolire le cantoniere.

5.° Costrurre i manufatti in muratura grezza, al più con travate metalliche.

6.° Sostituire le colonne idrauliche con meccanismi più semplici.

7.° Adottare materiale fisso alle stazioni con meccanismi semplicissimi.

8.° Adottare locomotive Tender o locomotive a moto radiale.

9.° Adottare vagoni del miglior modello e più economico, anche con ruote in ghisa col sistema Adelskold.

10.° Ridurre il ciglio della piattaforma a 5 m.

11.° Ammettere ruotaie di 32 chil.mi m. corr. e della massima lunghezza con traversine alla distanza media di 90 centimetri.

12.° Procurare di espropriare le terre prima dell'atto di concessione.

13.° Regolare le officine di riparazione.

14.° Imitare, ove occorre, le tettoie a due piani che fanno il servizio di deposito temporaneo e di magazzini.

15.° Provedere ogni tettoia a merci di billico e di grue.

16.° Non omettere i segnali di distanza, e gli orologi alle stazioni.

Economie nell'esercizio

1.° Ridurre la velocità massima dei treni fra 35 a 40 chil. l'ora, e la velocità media fra 20 a 24 chilom.

2.° Ammettere possibilmente ogni servizio cumulativo.

3.° Scegliere un personale capace, attivo ed atto a tutto.

4.° Applicare nelle stazioni intermedie un solo individuo.

5. Disporre che il servizio delle stazioni sia coadiuvato dal personale dei treni, o da agenti pagati ad ora.

6.° Disporre che il servizio nelle fermate, si faccia dai conduttori.

7.° Fare i treni tutti misti, ricavando dalle locomotive il massimo percorso, ed usando la massima economia nei vagoni.

8.° Evitare il servizio di notte.

9.° Omettere il servzio delle locomotive di riserva.

10.° Permettere che le locomotive vadano col Tender avanti.

11.° Ammettere donne e ragazzi pei passaggi a livello.

12.° Scartare dai treni tutti i veicoli non utilizzati.

13.° Ridurre il personale al minor numero possibile, ed utilizzare tutti.

Da una rapida lettura di queste economie pos-

sibili, tanto nella costruzione che nell' esercizio della ferrovia: ne viene spontanea qualche osservazione generale; ci limitiamo a due principali di esse.

1.° Innanzi abbiamo esposto i fattori principali della spesa per la costruzione ed esercizio della ferrovia, accennando gli elementi che aveano influenza sugli stessi, ora, passando a rassegna criterii economici dell' Ingegnere Biglia, vedremo che pochissima o niuna ragionevole economia, specialmente alla costruzione, può venire dal mettere in relazione quegli elementi di economia con i singoli fattori di spesa.

2.° Che l' istesso Ingegnere Biglia conferma nel suo lavoro l'idea precedente, perchè, descrivendo questa specie di ferrovie che conservano uno scartamento ordinario, che non arrivano nemmeno al 20 per 1000 in pendenza, e che per le curve stanno nei limiti ordinari, che, in una parola sola, appartengono al primo gruppo impropriamente detto economico, ci fa sapere che ad esempio «le tre ferrovie dell'Alsazia, costrutte generalmente in terreno piano e di poco valore, costarono tutt'assieme circa L. 117000 al chilometro senza il materiale mobile» ed, ove parla dell' esercizio, ci fa sapere che queste linee dell' Alsazia, supposto che fossero percorse da 6 treni per giorno, importebbero per l'esercizio nientemeno che la spesa annua chilometrica di lire 12391. Lo stesso può ripetersi per le ferrovie della Scozia, appartenenti allo stesso gruppo per le quali, quantunque sieno stati possibili per condizioni speciali molti degli ele-

menti economici proposti dall'Ingegnere Biglia, pure il costo delle costruzioni è quando di Lire 150827, come nella Castle Douglas, quando di lire 160517, quando di Lire 107500; e pure le pendenze sono moderatissime, le curve larghe, ed il Biglia ci avverte che i terreni sono di pochissimo valore « passando la ferrovia spesso per luoghi incolti e deserti ».

Parlando poi dell' esercizio nella supposizione di 6 treni al giorno, secondo il Biglia, queste ferrovie Scozzesi imporrebbero una spesa media chilometrica annua superiore alle Lire 10000.

Peggio ancora per le linee di Olanda. La linea di Zwelle, percorrendo un paese eccezionalmente piano, non contenendo grandi opere d' arte, costò nientemeno Lire 230313 per chilometro e supponendo un traffico di sei treni al giorno, secondo i calcoli del Biglia, imporrebbe una spesa annua chilometrica d' esercizio di Lire 14931.

Queste due osservazioni generali dimostrano ad evidenza che, apprezzando i criterî economici dell' Onorevole Ingegnere, gli elementi pratici, che lui stesso enumera, sono ben lungi dal persuadere di soddisfacenti risultati.

Esaminando poi gli elementi di economia proposti dall' Ingegnere Biglia si vede:

Sul N. 1 — Limite delle curve.

Che anche nelle ferrovie ordinarie sono ammesse le curve di 300 metri, come già si è detto innanzi segnando il limite delle curve, ma bisogna

essere moderati nell'usare di questo limite estremo che pregiudica di molto la velocità dei treni.

Sul N. 2 — Soppressione dei marciapiedi.

La soppressione dei marciapiedi nelle esperienze fatte, senza produrre economia di rilievo, à invece causato disgrazia ai viaggiatori ed agli agenti dei treni.

Sul N. 3 — Economia nelle Stazioni.

L'economia nelle stazioni in quanto al numero è contrastata dall'interesse delle popolazioni, e specialmente nell'Italia Meridionale è poco discutibile, perchè sono Province popolose e non deserte come nella Scozia e nei paesi Nordici: la qualità delle costruzioni è compensata ad usura dalle spese di manutenzione, collegate al costo relativo dei materiali e della mano d'opera, diverso nelle varie località: nei paesi Nordici descritti dal Biglia, in proporzione, le opere in legno costano pochissimo, mentre nelle nostre Provincie costano meno, in proporzione, le opere murarie e sono elevati i prezzi dei legnami, specialmente di Abete; quindi questo elemento di economia mancherebbe di scopo pratico.

Sul N. 4 — Abolizione delle Cantoniere.

L'abolizione delle Cantoniere non è discutibile perchè il governo Italiano nol consentirebbe, e

la sicurezza pubblica ne verrebbe seriamente compromessa: ciò che sarà possibile nelle deserte contrade Nordiche, non può nemmeno immaginarsi nelle popolose contrade Italiane.

Sul N. 5 — Manufatti in legno o in muratura grezza ed a secco.

Questo elemento di economia è fra tutti il più rilevante e merita quindi speciale attenzione.

Tanto gl' Ingegneri Governativi, quanto gl' Ingegneri delle private Società, hanno attentamente studiato a che dovea tenersi il costruttore di una ferrovia, perchè la spesa dei manufatti stasse nei giusti limiti sì della stabilità che della economia, il risultato pratico di questi studî, (salvo insignificanti possibili modifiche) ora non ammette discussione, perchè, tanto per convincimento universale, quanto per legge, specialmente per quella sui LL. PP. del 1865, sono regolati gli estremi, ai quali deve necessariamente tenersi il costruttore di una ferrovia italiana. Praticamente le opere di lusso sono proscritte salvo la volontaria esecuzione delle stesse nelle opere di estrema importanza, rare a ritrovarsi, come un viadotto o una galleria monumentale, una stazione in una città di prim' ordine: dall' altra parte sono egualmente proscritte le murature a secco e le opere in legname nelle parti principali di un manufatto, perchè evidentemente la stabilità ne sarebbe compromessa e l' esercizio verrebbe soffocato dalla spesa della continua ricostruzio-

ne. Com' è possibile la discussione dell' ammissione in una ferrovia italiana di un ponte con pile in legno o in muratura a secco, se non è nemmeno discutibile che ciò possa accettarsi in una via ordinaria? Eppure è ovvio che ben più gravi sarebbero i danni e le conseguenze per la ferrovia relativamente a quelle che si risentirebbero per un' ordinaria comunicazione. Oltre la spesa di manutenzione o conservazione, quale danno non produrrebbe la ricostruzione di un ponte in una ferrovia? Solo la continua probabilità dell'interruzione di servizio dissuade da una lunga discussione su questo elemento.

Sui N.i 6, 7 ed 8.— Scelta del materiale mobile, e del materiale fisso delle Stazioni.

Sono questi elementi che entrano piuttosto come fattori di una buona Amministrazione, anzichè come generali elementi di economia nelle costruzioni; certamente è nell' interesse di chiunque studiare ed adottare meccanismi pel materiale fisso delle stazioni, sistema di locomotive, modelli di vagoni della maggior convenienza, in vista delle speciali condizioni. Le idee assolute non ànno scopo pratico: l' istesso Biglia che propone le locomotive Tender, o le locomotive a moto radiale, ci avverte nel suo stesso lavoro, che queste specialità di locomotive sono proprie di un traffico limitatissimo, e di breve lunghezza, e possiamo aggiungere che le locomotive Tender, usate con qualche profitto per l' esercizio della breve linea da

Nocera a Vietri, furono abolite appena la linea ferrata raggiunse Salerno.

Sui N.i 10 e 11 — Riduzione del ciglio della piattaforma, peso, dimensione e distribuzione del materiale di armamento.

La prima riduzione non è possibile, essendo accettato ed ordinato dal Governo, che, salvo speciali casi, la larghezza del ciglio della piattaforma dev' essere di metri 5,50: la piccola differenza ci dispensa da lunghi ragionamenti sulla convenienza di quella misura, basta accennare che la misura ordinaria di metri 5,50 (salvo i casi speciali per i quali anche nelle ferrovie ordinarie il Governo ammette riduzione), è il risultato stretto delle regole di stabilità e di sicurezza. Pel peso delle rotaie è generalmente ammesso che sia di 35 Chil. il metro lineare di regolo, e l' istesso Biglia ci avverte che, nei casi di rinnovamento di materiali di armamento, le varie Nazioni sostituiscono rotaie di questo peso. Noi poi ne abbiamo un esempio pratico, giacchè un cumulo di bisogni à imposto al Governo Italiano di obbligare la Società delle Romane a cambiare l'armamento sulle linee meridionali, sostituendolo con rotaie precisamente di 35 Chil. al metro corr.

Per gli altri elementi poi nulla vi è a dire, perchè sono consentiti ed accettati in tutte le ferrovie ordinarie.

Sul N.º 12 — Espropriazioni.

Il concetto dell'Ingegnere Biglia non è attuabile: ove si volessero fare le espropriazioni prima dello atto di concessione, oltre le spese di tasse e registro sui contratti di acquisto e su tutti i necessarii documenti, s'incorrerebbe negli oneri di una compra-vendita volontaria, ove l'utile possibile si potrebbe convertire in una passività di fatto.

Sui N.i 13, 14 e 15, riguardanti le officine di riparazione, le tettoie e merci, il materiale fisso, i segnali e gli Orologi alle Stazioni.

Questi elementi, più che fattori di economia, sono sagge considerazioni che qualunque intelligente costruttore cercherebbe attuare per proprio interesse, ove le condizioni speciali non si oppongono.

Per quanto riguarda l'economia nell'esercizio si deve ripetere che son tutti suggerimenti di savia amministrazione e quindi, deve lasciarsi all'Amministratore, quale possa applicarsi nel caso pratico in determinate condizioni.

Affermarle tutte recisamente come fattori di economia, in qualunque caso non è pratico, nè poteva essere nella mente elevata dell'Ingegnere sudetto. In effetti: come potrebbe evitarsi il servizio di notte in un tronco di ferrovia che si attacca ad altri tronchi e che quindi à un servizio di trasbordo? Come può accettarsi quale elemento ge-

nerale di economia la soppressione delle macchine di riserva? È forse egli possibile di esercitare qualunque ferrovia, anche di percorso limitato e secondario, come la linea di Grundsett, per la quale, come ci avverte lo stesso Ingegnere, essendo abolite le macchine di riserba, quando si guasta una locomotiva, il pubblico è obbligato ad aspettare altra macchina, richiamata sul luogo del guasto? (Vedi pagina 115 del citato autore) com'è possibile, se non in casi limitatissimi che la locomotiva cammini col Tender avanti? Bastano questi pochi cenni per assodare il concetto che questi fattori di economia sono a tenersi presenti da una saggia Amministrazione, per applicarli possibilmente secondo i casi, giacchè, come si è accennato innanzi, le ferrovie descritte dall' Ingegnere Biglia, nelle quali erano attuati un numero maggiore o minore di questi elementi economici, quando si supponevano portate ad un traffico di 6 treni al giorno, gravavano per l'esercizio con un' enorme spesa, quasi doppia della corrispondente nelle ferrovie ordinarie.

Per conchiudere l'esame di questo primo gruppo di ferrovie, è necessario quì richiamare i fattori indicati innanzi della spesa di costruzione e l'esercizio di quelle ordinarie.

Ove si tengano sott'occhio quei fattori, coll'aiuto delle brevi osservazioni suesposte, si vedrà di leggieri che gli stessi, per questo gruppo di ferrovie, o restano costanti, o si trasportano dalle spese di costruzione in quelle di esercizio; e queste ultime, elevate a capitale, non solo fanno scom-

parire la pretesa economia, ma riducono la risultante effettiva spesa di costruzione ad una cifra maggiore della correlativa per le ferrovie ordinarie.

III.

L'altro gruppo di ferrovie economiche, come si è detto, va diviso in due classi, nella prima delle quali vanno considerate quelle che àn bisogno di special modo di trazione, perchè soverchiano nella pendenza i limiti ordinarî.

Di questo gruppo appena è da fare qualche cenno perchè:

1.° Gli esperimenti che finora si sono fatti sono stati in condizioni del tutto eccezionali, e da non potersi applicare ai casi comuni.

2.° Perchè anche questi esperimenti ànno portato così infelici risultati da sconsigliarne addirittura l' esempio.

3.° Perchè neanche l'Ingegnere Biglia à creduto farne cenno nella sua numerazione di ferrovie economiche, quantunque abbia accennato a molte altre pel solo elemento descrittivo.

4.° Perchè quanto si è innanzi accennato pel gruppo precedente, e quanto si dirà in prosieguo per le ferrovie a scartamento ridotto, va pure applicato a questa specialità di ferrovie. Si fa rilevare soltanto che, come non omette constatare l'Ingegnere Biglia, se tenendosi anche fra i limiti ordinarî di pendenza, ad un piccolo aumento di questa corrisponde una enorme differenza in più sulle spese d'esercizio, ove la pendenza

trasmodi i limiti ordinari, e si spinga fino al 6 ed 8 p. 0[0, ed anche più, le spese d'esercizio raggiungono tale cifra, da, comparativamente, soverchiare il costo medio di una ferrovia ordinaria.

Abbiamo detto che poche applicazioni vi sono per questa specialità di ferrovie e tutte in condizioni eccezionali: pure, per dare un esempio, pigliamo l'applicazione del sistema Fell nella traversata del Colle di Moncenisio.

Per quanto si possa stare alle cifre raccolte, col singolare esercizio, questo costava tanto che, depurato di 6 a 7000 lire, dava un residuo di passività superiore alle lire 30,000 di spesa d'esercizio per anno e Chil., che, calcolato dall' 8 al 9 p. 0[0, per esser larghi, come interesse e quota d'ammortamento, dà in risultato un capitale superiore a qualunque costo di ferrovia ordinaria, che non sia in condizioni estremamente eccezionali.

E poi quale prodotto dava quella ferrovia, e quale prodotto può dare qualunque ferrovia in simile condizione? Locomotive di peso eccessivo, quasi doppio delle locomotive ordinarie, appena trascinavano quattro vagonetti con un carico utile che non sorpassava le 10 tonnellate; mentre locomotive dell'istesso peso avrebbero trasportato sulle ferrovie ordinarie, a dir poco, 200 tonnellate.

Passiamo ora all'altro gruppo di ferrovie che merita un più lungo esame, cioè alle ferrovie a scartamento ridotto.

Dall'istessa opera dell'Ingegnere Biglia rica-

viamo due verità, di cui pigliamo nota preliminarmente per restringere utilmente questi cenni.

Primo cioè: che uno scartamento inferiore ad un metro e 10 non sia neanco discutibile, salvo condizioni eccezionali (vedi opera di Biglia a pag. 26).

Secondo: che lo scartamento ridotto anche di metri 1,10 è solo discutibile, quando il traffico sia limitato, e quando si tratti di solo quello locale.

Per la prima proposizione non si farà cenno della linea di Festiniog, e di altre linee che si trovino in condizioni simili, per lo scartamente inferiore a m. 1,10, perchè sappiamo che la linea di Festiniog è costruita principalmente allo scopo di allacciare una rete di strade di servizio dello stesso scartamento, fatte tutte per trasportare le ardesie alla marina, che quindi le sue condizioni sono eccezionali; come per le linee Norvege si conoscono le condizioni eccezionali delle stesse, cioè di essere linee isolate, a traverso paesi spopolati e montuosi con un traffico minimo, e quindi con prodotto minimo e passivo.

Tutti questi dati, portati nelle misure ordinarie del traffico e dei fattori di costruzione ed esercizio, invece di economia porterebbero tale iattura da rendere inutile qualunque discussione sul riguardo.

Ci fermeremo piuttosto, fra tutte, a tre fra le linee con lo scartamento di metri 1,10, registrate dallo Ingegnere Biglia, perchè allo stesso sembra possibile la loro applicazione in Italia.

1.° Ferrovie da Anversa a Gand nel Belgio.

Questa ferrovia costa per Chil. L. 103,390, produce L. 18,000 per anno e Chil. e l'esercizio assorbe metà della produzione, anzi l' istesso Ingegnere Biglia (quadro 4° pag. 153) ritiene che nella supposizione di sei treni al giorno, con le debite correzioni, l'esercizio di questa linea imporrebbe una spesa annua Chil. di L. 17463.

Ma pure questa ferrovia di Anversa *corre su paesi pianissimi*, e se fosse a scartamento ordinario forse sarebbe costata ugualmente; ma mettiamo pure un aumento del decimo, giusta i calcoli dell' istesso Ingegnere, e la spesa salirebbe a L. 113,800: il prodotto potrebbe essere maggiore con una minore spesa di esercizio (pag. 9).

Perchè dunque questa riduzione di scartamento inopportuno? Per una condizione eccezionale, cioè per avere un numero maggiore di piccoli treni, onde far concorrenza alle linee ordinarie dello Stato, che percorrono con più lunga via l'istessa campagna.

A parte questa condizione eccezionale, questa linea non può avere, nè à vantaggio, che ne compensi i gravi inconvenienti.

Per le ferrovie Svedesi di Uttersberg e Uddersvall, si costata dapprima che queste ferrovie non possono avere vita propria per lo scarsissimo introito; scendendo ai loro dettagli di costruzione, troviamo che la linea di Uttersberg costò lire 98,225 al Chil. nella prima tratta, e lire 65,270 nella seconda tratta: però questa linea sta nei limiti identici delle ferrovie ordinarie; e l'altra linea ferroviaria di Udderwall costò per Chil. L. 30,085.

Questi risultati brillantissimi fanno una tal quale

impressione, però con qualche ovvia osservazione si è al caso di valutare la quistione dal suo vero punto di vista.

Entrambe queste ferrovie Svedesi, a parte lo scartamento ridotto, stanno nei limiti identici delle ferrovie ordinarie, quindi, ove queste ferrovie fossero costrutte col sistema ordinario, non costerebbero che il 10 o il 12 per 0[0 di più della rispettiva spesa che à imposto la loro costruzione.

L'istesso Ingegnere Biglia ce lo dice, anzi egli si spinge più avanti, ed afferma che, se costruite nell'Italia, la linea di Udderwall costerebbe L. 53,000, e quella di Uttersberg L. 82,000, collo scartamento ridotto, le stesse linee costerebbero col sistema ordinario, la prima L. 70,000 e la seconda L. 90,000: dunque l'importo tenue della loro costruzione non è dovuto al sistema economico, cioè alla minore larghezza dello scartamento, ma sibbene a ragioni speciali perfettamente estranee a questa riduzione.

Qnali sono queste ragioni? Le troviamo costatate nell'opera del Biglia: i terreni sono di niun valore, vi sono occorse pochissime opere d'arte, e queste sono state costrutte con pietrame a secco, rimboccate di malta; il materiale del ballast si offrì opportuno e gratuito sulla stessa linea: non vi sono cantoniere; le stazioni, specialmente le intermedie, sono formate da tettoie in legno coverte da carta asfaltata, il materiale mobile e quello di armamento sono coordinati al limitatissimo e speciale traffico. In tutto ciò è estranea la larghezza dello scartamento.

Ma vi à dippiù: abbiamo detto che secondo il

Biglia queste due ferrovie, ove si costruissero in Italia le simili, costerebbero L. 53,000 e L. 72,000 a Chil. se con scartamento ridotto, invece L. 70,000 e L. 90,000 se con scartamento ordinario: questa economia potrebbe sembrare non disprezzabile; ma si osserva che, secondo lo stesso scrittore, supponendo sempre il traffico di sei treni al giorno (treni piccoli per ferrovie economiche) l'esercizio invece d'imporre una spesa media Chil. annua di L. 7000 imporrebbe una spesa di L. 21558.

Basta accennare ciò per vedere assiomaticamente che invece di economia si avrebbe una terribile iattura, mentre, se si capitalizza la differenza di passività sull'esercizio, una linea a scartamento ridotto viene a costare il doppio di una linea a scartamento ordinario nelle identiche condizioni.

Ci resta ora ad esaminare la quistione dal lato che può chiamarsi teoretico, cioè esaminare la ragione che produce il fatto, considerato che le ferrovie a scartamento ridotto sono di dissesto anzichè di economia.

Abbiamo visto che tutte le economie pel primo gruppo di ferrovie, innanzi esaminato, aveano poco o niuno scopo pratico e non contribuivano a minorare le spese della costruzione, mentre l'esercizio ne risultava aggravatissimo: tutte queste considerazioni quì s'intendono ripetute.

Ma ve ne ànno delle altre per lo scartamento ridotto.

Quali economie sono conseguenza diretta o indiretta dello scartamento ridotto, del costo delle costruzioni, o delle spese dell'esercizio?

Il Biglia le riassume così: « oltre tutte le economie di costruzione descritte (e noi pure le abbiamo numerate) quando la natura del traffico lo permette, e quando il traffico sia limitato, almeno per la maggior parte, nella linea stessa, con uno scartamento ridotto si può ottenere:

1.° L'adozione di ruotaie più leggiere con un materiale mobile meno pesante, avendo treni meno capaci, ma pure sufficienti, se piccolo sia il traffico.

2.° Un migliore rapporto fra il peso lordo ed il peso utile, sempre nel suddetto caso.

3.° Un'economia nel corpo stradale, atteso il minore peso delle locomotive; la riduzione di curve ristrette che nei terreni difficili può portare una grandissima economia.

4.° Una corrispondente economia nelle dimensioni delle traversine, della massicciata e delle opere d'arte ec: ecco i fattori di economia.

Però tutti questi fattori posano sulla condizione essenziale che il traffico sia limitatissimo, quindi si posa naturalmente il dilemma: o il traffico di una ferrovia è limitatissimo (ed il Biglia à data con molti esempì questa condizione di fatto) ed allora, a parte la ferrovia Anversa-Gand, di cui abbiamo parlato separatamente, il prodotto è minimo, la ferrovia non à vitalità propria, come tutte quelle descritte dal Biglia, salvo casi e condizioni eccezionali, e ciò che assolutamente sembra un'economia, relativamente, non lo è più, e l'impiego del capitale non trova il suo tornaconto: o il traffico non è limitatissimo, ma si tratta di una ferrovia

in regioni popolose e fertili , ed allora le soprasegnate economie non sono attuabili, quindi è inutile la discussione.

Ma, a parte la logica inesorabile di questo dilemma , sono poi possibili queste economie? nel fatto vediamo che le principali fra esse, cioè quelle segnate col N. 3 e 4 non sono attuate in alcuna delle ferrovie notate dall' Ingegnere Biglia. L'economia delle costruzioni vi à, ma per la qualità della struttura , e non per la larghezza più o meno dello scartamento.

Le altre condizioni di economia sono state più o meno applicate, ma, contro un magro benefizio, corrisponde l' enorme carico delle spese di esercizio, nel caso di sei treni ed anche di solo quattro piccoli treni al giorno, come si vede a pag. 151 e 153 più volte citate , peso che compensa e trasmoda su ogni possibile economia della costruzione.

Ma, astraendosi ancora più nella questione teoretica, e riportandosi ai suesposti fattori della spesa di costruzione ed esercizio di una ferrovia, esaminandoli uno per uno, si vede chiaramente che le conseguenze dirette, per economia provveniente dalla riduzione dello scartamento da m. 1.50 a 1.10, sono una parte ben meschina delle espropriazioni e della cubatura dei movimenti di terra, come una parte secondaria di economia dei manufatti; invece sono estranee addirittura a tutte le opere di consolidamento e difesa; come sono estranee alle gallerie per le quali da una valle si passa in altra valle; mentre ànno influenza possibile

sulle gallerie a traverso i contrafforti nell'istessa valle; possono applicarsi al ballast ed all'armamento, ma con discapito della durata; da ultimo sono estranee alle spese afferenti alle stazioni e cantoniere, mentre per le altre spese generali e diverse si uniformano alle possibili precedenti economie.

Per l'esercizio poi si possono applicare delle economie, ma sempre a discapito del traffico.

In conchiusione ad esser larghi : nelle condizioni ordinarie si può ritenere che un'economia prodotta solo dalla riduzione dello scartamento stia pel terzo ed il quinto del costo della ferrovia ordinaria nelle stesse località.

È una larga concessione ma sia pure così. Stando nella supposizione di un caso ordinario, si riterrà anche un traffico ordinario, allora ne viene la necessaria conseguenza che il capitale economizzato della costruzione è pagato tre volte tanto per gli oneri dell'esercizio. Ma abbiamo detto traffico ordinario, e traffico ordinario per una ferrovia economica sono quattro treni al giorno, ognuno di 65 tonnellate; ora questo traffico non ragguaglia nemmeno il prodotto di un sol treno al giorno su di una ferrovia ordinaria. Astraendosi dunque nella pura teoria del prodotto utile, una ferrovia economica, che costa tutto al più un terzo di meno dell'ordinaria, produce meno dell'ottava parte della ferrovia ordinaria stessa, è ciò calcolando solo otto treni possibili fra mercanzie e viaggiatori, lavoro giornaliero di una ferrovia ordinaria.

Queste cifre sono troppo eloquenti; si riducano

quanto si vogliono le spese necessarie per la costruzione di una ferrovia economica, relativamente a quelle di una ferrovia ordinaria nella stessa località, per assurdo si riduca al terzo, (salvo il caso di traffico limitatissimo) il prodotto sarà sempre nei limiti ed in proporzione di gran lunga minore. Le ferrovie economiche sono sempre in teoria un assurdo, come nel fatto sono un danno.

IV.

Queste idee e questi dati di fatto perchè abbiano un risalto ancora di maggiore evidenza è necessario applicarli allo esempio speciale della ferrovia da Avellino a Ponte S.ª Venere.

Quali sono le condizioni tecniche ed economiche di questa località e di questa ferrovia?

La ferrovia in parola si stacca ad Avellino dalla linea delle Romane che, muovendo da Napoli per Cancello, Sanseverino, Laura, Solofra, raggiunge questa Città, e va ad innestarsi a Ponte S.ª Venere all'altra linea delle Meridionali che, staccandosi da Foggia, per Candela si deve protrarre a Ponte S.ª Venere; quindi col suo percorso di circa 130 Chilometri rannoda due linee importanti, diramazioni di altre linee ancora di maggiore importanza, tutte di costruzione ordinaria.

Il percorso di questa linea sta nel centro dell' Italia peninsulare, quindi in località opportunissima per moltissimi tronchi di diramazione, sia attaccandosi alle vicine linee del Beneventano e della Campania, sia innestandosi

alle ferrovie Calabro-Potentine, nonchè a quelle del Jonio.

La sede di questa linea posa su quattro valli quante altre mai popolose e fertili, cioè le valli del Sabato, del Calore, del Freddano e dell' Ofanto.

Partendo d'Avellino la linea trovasi nella valle del Sabato; il suo andamento altimetrico deve tenersi per una tratta approssimativamente secondo la pendenza della corrente, perchè, dovendo necessariamente nei pressi di Atripalda cavalcare il Sabato, che gli attraversa la via, non può fin dal principio guadagnare altezza.

Traversato il Sabato, la linea à per obbietto il passaggio della sella Appennina nella montuosa barriera che divide la valle del Sabato da quella del Calore, quindi deve tenersi a seguire l'andamento del Calore, perchè anche questa seconda corrente la incontra per traverso. Però in questa parte il suo andamento altimetrico obbliga a spingere le pendenze, per quanto il consente una benintesa economia e la locale condizione.

Nè l'andamento del tracciato può subire in questa parte notevoli varietà, perchè è determinato dai bisogni di popolosi centri di abitanti che quivi s' incontrano.

Pervenuta sulla sponda del Calore, la linea deve seguirne l' andamento ed approssimativamente la pendenza, perchè i terreni franosi, che è savio consiglio ad ogni costo evitare, obbligano a star bassi nella valle, per potere, ove è necessario, cavalcar la corrente e variar di sponda.

Dalla valle del Calore si passa agevolmente in

quella del Freddano, ed in questa pure è necessità tenersi all'andamento ed alla pendenza del fiume per la suesposta ragione e per le piccole valli trasversali che, ove si portasse più in alto il tracciato, imporrebbero una numerosa serie d'imponenti ponti e viadotti.

Dalla valle del Calore, profittando della valle traversa del Freddano, si deve passare in quella dell'Ofanto.

E quì di nuovo le pendenze bisogna che raggiungano limiti per quanto si può sforzati (però sempre infra gli ordinarî), per cavalcare la catena Appennina che divide le acque fluenti nel Calore da quelle fluenti nell'Ofanto; e perchè si è stretti nella locale condizione della parte superiore della vallata del Freddano, ove le frane sovrastanti e le accidentalità del terreno impedirebbero qualunque più largo sviluppo.

Una volta raggiunto il displuvio Appennino, è pure necessario seguire l'andamento della campagna e scendere in prossimità della corrente dell'Ofanto prima dell' abitato di Lioni, perchè le frequenti valli traverse e le posteriori accidentalità del terreno impediscono tutt'altro andamento.

Anche in questa parte il corso del tracciato è strettamente determinato dalla giacitura delle valli, e da bisogni de' principali centri di popolazione.

Da Lioni a Ponte S.ª Venere, sì l' andamento altimetrico che il tracciato della linea, è strettamente determinato dal corso del fiume Ofanto. Le gole che presenta quella valle, le condizioni

dei terreni, le numerose valli traverso, lasciano nessuna libertà di scelta ad un abile costruttore.

In reassunto questa ferrovia per andamento di tracciato è quasi totalmente determinata dall'andamento delle valli che deve percorrere e da'bisogni delle popolazioni.

Per quanto riguarda altimetria, (cioè profilo) la linea à un breve tratto di circa 5 Chil: con pendenze tenui, quindi un secondo di circa 22 chil: nel quale le pendenze obbligatoriamente per l'andamento delle valli debbono essere il più che si può risentite: nel tratto seguente il profilo in ascesa con pendenze medie percorre altri 16 Chil. circa, poscia, forzando le pendenze, sormonta l'Appennino e ne ridiscende il displuvio per la lunghezza di 17 Chil. Nel tratto seguente per la lunghezza di Chil. 23 resta con tenui pendenze nei piani superiori della valle dell'Ofanto, d'onde per un tratto di circa 10 Chil., con grande pendenza, guadagna il salto che quivi fa la corrente. — E finalmente per la rimanente lunghezza fino al Ponte S.ª Venere, secondando la pendenza del fiume stesso con dolce declivio, raggiunge il termine della linea.

Per l'andamento del tracciato, ripetiamo, che questo è determinato dalla giacitura delle valli e dai bisogni dei numerosi centri di popolazione; in conseguenza delle condizioni dell'altimetria poco o nulla può variare il tracciato: certamente due volte deve cavalcare l'Appennino, e lo sviluppo di esso è strettamente imposto dalle quote che deve raggiungere; quindi nulla può mino-

rarsi nella lunghezza del percorso: nè può subire importante variazione l' unica galleria di qualche importanza, perchè, dovendo traversare la catena Appennina senza il soccorso di una naturale depressione, una galleria è certamente necessaria. Però la lunghezza del tracciato non è per nulla soverchia giacchè una ferrovia ordinaria, stretta fra i limiti delle pendenze e delle curve, misura una lunghezza minore della via provinciale di Melfi che naturalmente ha limiti molto più larghi.

Per parte economica, riassumendo in breve quello che altrove diceva, questa ferrovia deve considerarsi sotto un doppio aspetto, cioè per le località che percorre e quelle che riunisce.

In vista delle località che percorre si ànno questi estremi di fatto.

I distretti della Provincia di Avellino e quelli di Melfi e limitrofi della Basilicata, percorsi dalla linea, misurano Chil. quadri 6296.

I centri di popolazioni fra grandi e piccoli che si trovano in un raggio di 15 Chil. dalle stazioni progettate sono in N. 100 circa.

La superficie, come sopra, produce non meno di 2 milioni di ettolitri di frumento, e circa 1,300,000 ettolitri di vino; à circa 100,000 ettari quadri di bosco, e circa 130,000 ettari quadrati di terreni seminatori, circa 60,000 ett. quadri di terreni alberati, castagneti, oliveti, ec. e circa 31,000 ett. quadrati di terreni irrigatorî, oltre gli estesi ed ubertosi pascoli.

Queste località sono percorse da importanti

correnti fra le quali principali i fiumi Sabato, Calore ed Ofanto che contengono il più vitale elemento per l' industria.

Queste località sono ricche di importanti minerali, fra i quali principalmente lo zolfo, il sal gemma, l'argilla refrattaria, il gesso, la lignite.

Per effetto degl'imponenti boschi il commercio dei legnami à quanto vi occorre per isvilupparsi su vasta scala.

Da ultimo queste località sono intersecate da una ricca rete di comunicazioni ordinarie; basta accennare che per la sola Provincia di Avellino, oltre le vie in costruzione, si misurano Chilometri 154 di via Nazionale, Chilometri 238 di via provinciale e Chilometri 715 di vie Comunali.

Tutte queste vie agevolano i trasporti a piccole distanze e contribuiscono potentemente ad aumentare il traffico sulle ferrovie.

Per quanto riguarda le località riunite da questa via ferrata si osserva che essa serve di rapida e diretta comunicazione:

1.° Fra la Provincia di Salerno e Puglie e viceversa.

2.° Fra la Provincia di Napoli e vicine località con la regione di Melfi e distretti confinanti e viceversa.

3.° Fra le Provincie delle Puglie con la Basilicata ed altre località limitrofe e viceversa.

Da un esame esatto di tutti questi fattori di produzione, di leggieri si ricava che il movimento medio annuo di questa ferrovia sorpassa di molto per le merci e per bestiami le 200000 tonnellate,

ed il numero dei viaggiatori dà un percorso chilometrico annuo di oltre 15 milioni di chilometri.

Premessi rapidamente questi brevi cenni sulle condizioni locali, tecniche ed economiche di questa ferrovia, resta un breve esame per considerare queste speciali condizioni in rapporto alla diversa maniera di costruzione.

Una ferrovia ordinaria à per limite di pendenza il 25 per 1000, e si è visto in tutti gli esempî di ferrovie economiche, descritte dall'Ingegnere Biglia, che questo limite estremo non è stato mai superato, però si sono eseguiti dei tronchi con sistema speciale di trazione che ànno dato infelicissimo risultato, i quali nel caso pratico che si esamina della ferrovia di Avellino sarebbero ancora peggiori, perchè nel lungo percorso di oltre 120 chilometri, come si è visto nel rapido cenno fatto innanzi, le pendenze sforzate non si succedono, ma sono intersecate dalle tenui; quindi il metodo speciale di trazione o dovrebbe moltiplicarsi per tutt' i tratti di forte pendenza, ciò che imporrebbe un replicato travaso di merci e viaggiatori per ciascun tratto di speciale trazione, o dovrebbe usarsi costantemente del materiale speciale di trazione per tutta la lunghezza della linea, ed allora si avrebbe un prodotto minimo con lo sperpero di una spesa massima.

Posta così da parte ogni varietà sulla pendenza viene spontaneo l' esame del saggio minimo delle curve. Restringendo le curve, nulla si guadagnerebbe per la lunghezza del percorso, perchè abbiamo detto che lo sviluppo delle curve è estra-

neo al limite del loro raggio, ma è dipendente dalla quota dei due displuvii Appennini che bisogna cavalcare. Quindi non essendovi ragione tecnica per diminuire il raggio delle curve manca quella per ridurre lo scartamento del binario.

Nè l' economia sulle Gallerie o sui principali manufatti, può persuadere alla riduzione dello scartamento, perchè abbiamo visto che l' unica Galleria d' importanza è imposta dal ribassare la quota del displuvio Appennino, e questo è un fatto indipendente dallo scartamento; e qui aggiungiamo che le altre gallerie ed i principali manufatti sono consigliati dal grave riflesso di evitare il passaggio delle frane: salvo quattro manufatti uno per ciascuna delle principali correnti, che pure sono imposti dalla giacitura delle valli, indipendentemente da qualunque larghezza di binarii.

Ciò premesso, la riduzione dello scartamento della via, considerata ponderatamente da un abile costruttore, nel caso speciale, si riduce strettamente alla conseguente restrizione della larghezza del ciglio della piattaforma; quale economia come la considera l'Ingegnere Biglia, può corrispondere al 10 o 12 per 0[0 dell' intera spesa.

È essenziale costatare che il tracciato prescelto per la ferrovia ordinaria, è stato principalmente subordinato all' obbietto di evitare, per quanto è stato possibile, terreni franosi; quindi qualunque varietà nel tracciato di qualche rilievo, a parte le suesposte considerazioni, imporrebbe opere di consolidamento e difesa, ed in queste opere qualunque sia lo scartamento, qualunque sia la spe-

cialità della ferrovia, la spesa è costantemente la stessa.

Ma queste considerazioni riescono di ordine secondario se si considera la ferrovia da Avellino a Ponte S.ª Venere sotto l'aspetto economico.

Si è provato innanzi ad evidenza che le ferrovie economiche sono inapplicabili ed utopistiche, per poco che il traffico sia di qualche importanza; coi dati desunti dall' Ingegnere Biglia si è visto che l' esercizio delle ferrovie economiche diventava onerosissimo e le rendeva impossibili, supponendo che la ferrovia fosse percorsa da quattro o al più da 6 treni, quindi è agevole il dimostrare a che cifra ascenderebbe la passività della ferrovia di Avellino, ove l'esercizio dovesse dare sfogo (come lo deve di fatto) a tutto il movimento di viaggiatori e di merci che concorrono su questa linea. Questo è il punto culminante del presente esame.

L' Ingegnere Biglia ci dice che, nella supposizione dei 6 treni al giorno, le linee economiche del Belgio e della Svezia, che egli presceglie fra tutte come un modello da potersi imitare in Italia, imporrebbero una spesa annua Chilometrica d' esercizio, le prime di L. 17463 e le seconde di L. 21558; quale spesa cresce smodatamente al crescere del traffico.

Stiamo sull' ipotesi più vantaggiosa dei 6 treni: questi nelle condizioni tecniche della ferrovia di Avellino, ad esser larghi, trasporterebbero ciascun giorno 180 tonnellate di peso utile, cioè 30 tonnellate per treno. Questa cifra è molto larga,

perchè, con pendenze minori, nelle ferrovie svedesi, l'istesso Ingegnere Biglia ci nota che il peso utile appena raggiunge le 20 tonnellate.

Ma sia pure di 30, avremmo 180 tonnellate al giorno di merci trasportate, e per un anno tonnellate 64800; quindi delle due l'una; o dovrebbe restare soffocato ogni commercio della linea ferrata, perchè abbiamo visto che i soli prodotti locali, a parte i viaggiatori, a parte il bagaglio, a parte il bestiame, raggiunge due centinaia di mille tonnellate; e per lo meno stando ai calcoli esatti della statistica, tutto il movimento ragguagliato a merci è certamente maggiore delle 300 mila tonnellate, o il movimento de' viaggiatori e merci sarà soffocato parzialmente, ma allora l'onere dell'esercizio raggiungerà una cifra favolosa. Il rigore logico di questo argomento è di tale evidenza che non richiede ulteriore sviluppo.

Però questa considerazione, quantunque importantissima, non è la sola, perchè essa riflette unicamente il movimento locale, ed è ristretta nei limiti della stessa via ferrata: quindi è dippiù a considerarsi:

a) Che la ferrovia in parola attaccandosi e formando tratti di unione di due diramazioni principali di linee di prim'ordine, tutte a scartamento ordinario, la discontinuità dello scartamento porterebbe gravissimi danni. A parte ogni altro riflesso, la necessità del doppio trabalzo, il tempo che si perderebbe per la lentezza dei treni, e tutte le altre sfavorevoli condizioni distruggerebbero qualunque servizio cumulativo.

b) Che come abbiamo visto questa linea si presenta opportuna a diventare alla sua volta centro d'importanti diramazioni, le quali andrebbero ad attaccarsi ad altre ferrovie ordinarie: questo sviluppo resterebbe soffocato.

c) Ma tutto ciò è poco; se una linea economica è insufficiente pel solo movimento locale, non potrebbe certo prestarsi in alcun modo pel movimento importato, cioè per tutto il movimento di trasbordo, e quindi nuocerebbe agli interessi di questa Provincia facendole abdicare al suo obbiettivo di ridivenire scalo principale delle Puglie e della Bassa Basilicata.

Conchiudiamo che è fino inutile esaminare la scelta del sistema di ferrovia sotto l'aspetto strategico, perchè una ferrovia economica è essenzialmente inopportuna a questo uso, sia per la picciolezza dei treni, sia per la lentezza dei movimenti.

Questi concetti che ò cercato ricavare dagli scritti di uomini competentissimi in Italia e fuori, e da indiscutibili dati di fatti, son lieto che abbiano riscontro e valore nelle idee stesse del Governo. In effetti l' onorevole Ministro De Vincenzi nel suo discorso, pronunciato alla Camera de'Deputati nella tornata 17 giugno ultimo in occasione della discussione sul Bilancio definitivo diceva:

« Fortunatamente pare che altri e gravi inte-
« ressi si uniscano al desiderio della continuazio-
« ne di quella ferrovia (1). Vi è in quelle vicinanze

(1) Continuazione della linea Foggia-Candela

« una industria esercitata in larga scala col ta-
« glio del bosco di Monticchio e questa industria
« ritrarrebbe un grandissimo vantaggio da questa
« strada ferrata. Gl' interessati nel bosco di Mon-
« ticchio ànno fatto pratiche presso il Ministero
« perchè si concedesse loro questa strada ferrata
« à larghezza ridotta , cioè a rotaie riavvicinate.

« Io mi sono opposto ed ò detto ai richiedenti
« che , se intendevano di fare una strada ferrata
« in continuazione del tronco di Candela , colla
« stessa larghezza di rotaie, come sulle strade fer-
« rate a sistema ordinario, con curve non ristret-
« te, con pendenze non forti, io era disposto ad
« incoraggiarli in tutt' i modi , altrimenti no; in
« quanto che è mia fede che, migliorate le con-
« dizioni generali e locali , un giorno si possa
« spingere più oltre quella strada. E mi pareva
« di non provvedere bene agl' interessi di quelle
« località se le avessi condannate , per ottenere
« una strada anche tre o quattro anni prima, ad
« averla in condizioni tali da servir male a' loro
« commerci ».

Però non posso trasandare, che, nel mentre con l'onorevole Ministro de' LL. PP. siamo d'accordo nello scopo e ne' desideri, non lo siamo del pari circa il tempo e modi di attuazione. In effetti lo stesso nel succitato discorso , rispondendo ad una interpellanza dell' onorevole Deputato Bonghi, che domandava conoscere gl' intendimenti del Ministero su questa ferrovia di Avellino-Ponte Santa Venere, si esprimeva in termini, i quali rivelavano quanto poco esame era stato portato su gli atti

compilati al riguardo, e che tutti gli erano stati esattamente comunicati. Ma all' onorevole Ministro rispondevano vittoriosamente il giudizio di uomini autorevoli e competenti, la pubblica opinione, manifestata per mezzo di diari seri e diffusi in queste Provincie, la costanza de' vostri propositi.

Più tardi, ed in seguito di novelle mie istanze, come vedrete dagli atti alligati, lo stesso onorevole Ministro, con nota primo andante, esagerando le difficoltà dell'impresa, muoveva dubbi sulla formazione del capitale, sulle cifre designate d' introito e spese di esercizio, sulla Società che domandava la concessione; e quasi ne consigliava a smettere per ora il proposito ed impiegare tutte le nostre forze al compimento della rete stradale ordinaria. Ma io, in altra nota del 19 andante, manifestava al Governo il mio rammarico e la mia sorpresa, per non essersi in questa pratica portata quella giusta attenzione ed esattezza di giudizio, che una sì interessante opera avrebbe meritato; e dichiarai che se questa Provincia era lenta nel prendere le sue determinazioni, era d'altronde troppo seria per non esaminare le difficoltà d' una impresa prima di assumerne le conseguenze; e non recede mai da' meditati e stabiliti propositi, sovratutto quando al compimento degli stessi si collega tanta parte della sua prosperità ed avvenire economico. Ora fiduciando sul buon volere e sulla lealtà dell' on. Ministro dei LL. PP., spero che le sue determinazioni vorranno essere modificate al riguardo; come pure confido che i Consigli Provinciali di Salerno e Foggia, e so-

vratutto quello di Basilicata, a' quali è tanto a cuore l' interesse di quelle contrade, nelle prossime riunioni ordinarie, vorranno deliberare per un serio concorso a questa opera di comune beneficio.

Discorso di questa linea sì interessante, sento puranche il debito di affermare esplicitamente il bisogno e l' obbligo per questa Provincia di provvedere di un tronco ferroviario, dopo il compimento della linea Laura-Solofra-Avellino, i mandamenti della Campania, aggregati con l'ultima circoscrizione a questa Provincia, incoraggiandone la costruzione con un sussidio fisso a fondo perduto.

L' importanza di questo concetto è di una evidenza incontestabile: dirò a questo proposito che la Provincia deve ora assolutamente prendere questo impegno, in nome d' un principio eminentemente morale, cioè: che come per i diversi centri di popolazione sono uguali gli oneri in questi fatti di generale interesse, debbono essere del pari i beneficî; e la sola preferenza in questa graduatoria di spese, è quella ch'è dovuta all'importanza di ciascuna opera.

Signori, le mie funzioni nella qualità di vostro Presidente vanno a cessare di pieno dritto col primo lunedì del prossimo settembre, ed io deponendo nelle vostre mani il potere che voi stesso mi affidaste, lascio pure il delicatissimo ufficio di presiedere la Commissione nominata ad esaminare la grave e difficile quistione della ferrovia, che deve richiamare a novella vita questa provincia, travagliata da tanti e sì contrarî eventi; e fran-

camente e lealmente sottometto alla disamina delle SS. VV. tuttti gli atti concernenti questa pratica.

Io, nell'esercizio delle funzioni alle quali il vostro voto chiamavami, non mi ebbi altro scopo o movente che il pubblico bene, e per quanto la mente ed i giovani anni mi somministravano di consiglio e di forza, tutto impiegai per non demeritare della vostra fiducia.

Alla vostra autorità che vi viene dalla legge, e che il voto degli elettori vi riconferma, io sommetto tutti gli atti dell'amministrazione da voi prescelta: se bene o male abbia essa operato, voi soli giudici inappellabili. Ma voi in una non lontana tornata voleste solennemente ed unanimi dare un verdetto di fiducia alla mia persona ed all'indirizzo propugnato, concedete dunque ora che io raccomandi a voi, che siete l'espressione vera dei bisogni di questa provincia, voi che rappresentate l'intelligenza ed il censo del Principato Ultra, concedete che vi manifesti un pensiere, che ribadito nell'animo mio, ormai è divenuto un intimo convincimento.

Le economie anche io le desidero, e se avessi ragioni a desiderarle, voi ben lo potete ed intendere e valutare; ma le economie che, invece di giovare, nuocciono positivamente e ristagnano il corso del pubblico miglioramento, che sarebbero un' ingiustizia per quei paesi, i quali ànno concorso per tanti anni alla soddisfazione de'bisogni degli altri, ed ora si attendono il loro turno di beneficî, le ò ripudiate e le combatterò dovunque e sempre. Bisogna che ad una vita fattizia

si sostituisca quella reale; che agli interessi puramente amministrativi, che ora solamente ligano parecchi lontani centri di popolazione a questo capo-luogo, si aggiungano quelli economici e commerciali. La nostra Provincia, per mettersi nella condizione di lottar con le altre nel grande rivolgimento che si è sviluppato in Italia, à bisogno di continuare per altro tempo nella via dei sacrifizî che produrranno a noi stessi, ai figli nostri, larga vena di prosperi casi.

Ed io, sia che dovessi vedere continuato ed applicato da tutti il programma da voi largamente tracciato e sanzionato, o che lo dovessi confortare solo con la fermezza del mio voto, lo farò sempre, perchè credo, ed in buona coscienza, che questo programma risponde perfettamente alle esigenze politiche e sociali de' tempi ed allo sviluppo economico della nostra carissima terra.

Son certo quindi che voi non indietreggerete di fronte a studi e sacrifizi per assicurare alla nostra Provincia un destino degno del suo popolo e del suo passato; e, quando avremo consacrato il nostro tempo, la nostra energia, la nostra vita in servizio di questo paese, la nostra ricompensa non sarà quella di avere soddisfatta una sterile ambizione di potere, ma di aver compiuto un sacro dovere, e tramandare a' figli un nome legato ad una grande opera di civiltà.

Avellino li 20 agosto 1872.

IL PRESIDENTE
M. Capozzi

DOCUMENTI ALLEGATI

RELAZIONE

fatta dai Deputati Provinciali, Barra e Donatelli, al Consiglio sovra alcuni progetti di ferrovia, presentati dal sig. De Nobile e dalla Società Gargiulo e Adamo.

Il Consiglio con deliberazione del 30 settembre 1868 prese notizia della proposta Nobile per una strada da Napoli a Monteforte Irpino.

La strada progettata aveva un corso di 170 chil. del costo di L. 140,000 per ogni chil. per cui chiedeva un premio a fondo perduto dalla Provincia di 29,000 lire per ogni chilometro.

Detta strada si sarebbe prolungata pure sino a Candela.

Il Consiglio riserbò deliberarvi quando il proponente Sig. Nobile avesse presentato gli studî di massima della linea e di avere approntati i capitali occorrenti.

Con un opuscolo presentato dallo stesso sig. Nobile si è detto, pagina 4.ª « per quante cure e spese avesse egli impiegate, onde trovare una combinazione bancaria che permettesse riunire detto capitale, nulla gli riuscì ottenere, attesa la scarsa proporzione di corrispettivo che avrebbe offerto questa ferrovia costruita ed esercitata col sistema ordinario.

Il primo corollario che si ricava dall'opuscolo di de Nobile è quello di non aver approntati i capitali occorrenti.

Basterà leggere in detto opuscolo il capitolo — Tracciato della via — per vedere (pag. 11 e seguenti) come non si fosse fatto nessuno serio studio delle località e della topografia dei paesi — Basta notare che vorrebbe piazzare una stazione nel bosco di Torella per essere comune a Villamaina e Montemarano !!!

Secondo corollario è che mancano serii studî alla società de Nobile.

Dallo stesso opuscolo si ha che un secondo progetto si sostituisce al primo, mettendo le basi d'una ferrovia economica.

In vista di tali cose la Deputazione a modo suo di vedere non troverebbe a raccomandare il progetto de Nobile.

Un'altra proposta veniva presentata dalla società Adamo e Gargiulo, e questa veniva compendiata in un opuscolo intitolato: *La concessione del tronco di strada ferrata d'Avellino al Ponte Santa Venere;* questo opuscolo è un seguito al memorando già pubblicato per lo stesso oggetto in febbraio 1871.

I sottoscritti, incaricati dalla Deputazione, si avvisano darsi la preferenza al progetto Gargiulo su quello de Nobile, per le seguenti ragioni:

1. Gargiulo non dispera, come ha dichiarato de Nobile, trovare, dopo il concorso dichiarato della Provincia e Comuni, i capitali necessari.

2. Gargiulo ed Adamo àn dichiarato al Governo esser pronti a versare la cauzione in L. 60mila di rendita iscritta sul Debito Pubblico. Ciò non ha dichiarato la Società de Nobile.

3. I lavori statistici presentati da Adamo e Gargiulo per

quanto riguarda la superficie di località, percorsa dalla progettata ferrovia, di circa chilometri q. 6296, coverta da una popolazione di 477540 ab. è bene intesa e studiata per quanto riflette coltura produttiva di terreni boschivi, aratorii coltivati a frumento, melgone e segala ; per ciò che riflette la parte alborata in castagni, nocciuoli, ulivi, frutti, ed in ispecie le vigne che secondo i suoi dati statistici danno una produzione media di vini in ettolitri 1,321,250.

Un altro dato importantissimo è stato assodato da detta società Gargiulo, per ciò che riguarda industria di razze ovine, bovine, cavalline, le quali costituiscono il grande movimento produttivo di una ferrovia, e questo movimento veniva statisticamente formando in circa un milione di capi di bestiame. Le correnti dei fiumi Sabato e Calore sono state diligentemente studiate, le industrie presenti rilevate, le venture, con severo calcolo considerate.

Oltre ai studi statistici la società Gargiulo ha posto quelli che riguardano le località percorse dalla linea di ferro, via tracciata in rapporto delle strade che servir debbono di ausilio e di fila secondatrice alla linea in parola, come in fatti la via delle Puglie, e la provinciale di Melfi ne arricchirebbero il commercio ed il movimento in una direzione longitudinale, e sul senso trasversale trecento chilom. di vie comunali e 150 di strade consortili seconderebbero di vita più rigogliosa quel movimento tanto richiesto alla vita di una ferrovia fruttifera.

Per le quali ragioni i sottoscritti si avvisano che il Consiglio debba dare tutto quell' appoggio morale che la detta Società Adamo Gargiulo richiede, e tale appoggio morale significarlo colla maggiore evidenza di quello ancora più necessario di mezzi efficaci e reali. — Seguono le firme dei Consiglieri Donatelli e Barra.

Deliberazione del Consiglio Provinciale de' 26 settembre 1871.

Consiglio Provinciale del Principato Ulteriore. — L' anno milleottocentosettantuno 1871 il giorno 26 settembre in Avellino — Il Consiglio Provinciale del Principato Ultra si è riunito alle ore 8 della sera nella sala ordinaria delle sue tornate—Tiene la Presidenza il Commendatore Michele Capozzi Deputato al Parlamento Nazionale — Interviene colla qualità di Commissario del Governo il cav. Camillo Amour Prefetto della Provincia — Fatto l' appello nominale rispondono i consiglieri — 1. Capozzi — 2. Buonopane — 3. De Cristofaro — 4. Roca — 5. De Jorio — 6. Fiore — 7. Del Balzo— 8. Tozzoli — 9. Rega — 10. Trombetta — 11. Piccolo — 12. Ronca — 13. Donatelli — 14. Salza — 15. Giusto — 16. De Cillis — 17. Barra — 18. Capone fu Giuseppe — 19. D' Amelio Raffaele — 20. Nicoletti.

1. Progetto di ferrovia, lungo il territorio della provincia. De Jorio — Fa la seguente relazione: Nel dì 11 maggio 1868 il signor De Nobile otteneva la concessione per costruire una ferrovia da Casalnuovo di Napoli sino a Mugnano. Con tale circostanza presentava dimanda alla Provincia di volerne eseguire altra da colà sino a Candela — Il Consiglio, nella sessione ordinaria di detto anno, la prendeva in considerazione, e si riserbava provvedere all' esito degli studî di massima, dai quali risultar dovea una possibile distribuzione degli utili ai tre circondarî della provincia. Passò qualche anno, senza che il sig. De Nobile avesse compiuto le pratiche necessarie; e non à guari pubblicava con la stampa una relazione intorno alla non riuscita dell' impresa,

per manco di capitali, ed invece proponea la costruzione di una ferrovia economica da Avellino a raggiungere le meridionali verso Candela, con eventuali prolungamenti e deviazioni—Intanto nel 26 luglio ultimo Adamo e Gargiulo presentavano altra istanza per la costruzione di una ferrovia ordinaria, che principiando ove avrà uscita la linea Sanseverino-Solofra-Serino, dovesse prolungare verso Ponte S.ª Venere ad incontrare quella delle meridionali — Più a'23 cadente un tal Pettini, per mezzo di un suo procuratore, faceva dimanda di voler costruire anche una ferrovia, da studiarsene l'andamento. Intanto, con la data de'25 detto, i signori Adamo e Gargiulo presentavano gli studî di massima, non che altri documenti in appoggio della loro dimanda, per mostrare come anche il Ministero dei Lavori Pubblici, salvo alcune modalità, dichiaravasi non alieno di prendere in considerazione la proposta — Ciò premesso, la Commissione à avuto occasione di rilevare che le dimande dei signori De Nobile e Pettini presentano poca serietà, sì perchè entrambi sforniti di studî, sì perchè la ferrovia proposta da De Nobile con sistema economico non potrebbe essere di grande utile alla Provincia, come per contrario quella dei signori Adamo e Gargiulo, massime perchè già di essa incominciavasi ad occupare il Governo, già di essa trovasi chiaramente definito il tracciato, oltre agli altri criterî di convenienza e di attuabilità rilevati dall'onorevole Deputazione provinciale. In ogni modo la Commissione stessa, quantunque fosse di avviso di preferirsi la dimanda dei detti Adamo e Gargiulo, pure non à creduto potersi diffinitivamente presentare una proposta adeguata intorno alla medesima, chè tuttora gravissimi dubbi restano a sciogliersi, massime intorno allo stato finanziario della provincia. Sicchè, per procedere ad un serio esame del

cennato progetto Adamo e Gargiulo, e di qualunque altro che si potesse presentare, è stata di avviso che una nuova commissione speciale si nominasse, la quale potrà solo seriamente occuparsi della faccenda, quando, sia da parte dei signori Adamo e Gargiulo, che da altri, sieno offerte garentie tali da ispirare fiducia di risultamenti. Epperò si propone alla vostra approvazione lo schema di deliberato che seguirà — Con tale occasione la Commissione à avuto opportunità di essersi informata che l' assemblea generale degli azionisti delle Società Romane accettava gli accordi presi col Governo per la linea Sanseverino-Solofra-Serino Avellino; epperò non potendosi dubitare di tale linea, già approvata più volte dai poteri dello stato, ora crede proporvi solamente farsi voto al Governo del Re, affinchè se ne compia l' esecuzione nei termini stabiliti — Segue la proposta —
« Il Consiglio, revocando ogni precedente deliberazio-
« ne, senza attendere alle dimande per ferrovie sporte
« dai signori De Nobile e Pettini, e pria di prendere
« qualsiasi deliberamento su quella di Adamo e Gargiu-
« lo, nomina una Commissione dal suo seno composta
« da sei Consiglieri, la quale, tenendo presente le con-
« dizioni finanziarie della provincia, ed il bisogno di
« vedere maggiormente intersecato il suo territorio di
« ferrovie, esamini il progetto già presentato dai detti
« Adamo e Gargiulo, ed i nuovi che si potranno da al-
« tri presentare in prosieguo, nei diversi loro criteri, ed
« avvisi sulla convenienza degli stessi, ovvero sulle mo-
« difiche da apportarvisi, riferendone al Consiglio come
« di regola.

« La suddetta Commissione non addiverrà all' esame
« in parola, se non quando i medesimi Adamo e Gargiulo
« o altri, avranno rispettivamente depositate presso la
« tesoreria della provincia lire cinquantamila, sia in bi-

« glietti di Banca, sia in titoli al Latore di rendita in-
« scritta sul Debito pubblico del Regno d' Italia, da cal-
« colarsi secondo la ragione del prezzo della Borsa di
« Napoli, fissato nel giorno precedente al suddetto de-
« posito. Bene inteso che col presente deliberato la Pro-
« vincia non potrà ritenersi menomamente vincolata
« verso i suddetti Adamo e Gargiulo, nè tampoco in al-
« cuna cosa tenuta sotto qualunque rapporto — Inoltre
« il Consiglio delibera di farsi voto al Governo del Re,
« perchè sollecitamente, e senza ulteriore sosta, compia
« finalmente la linea ferroviaria da Sanseverino per So-
« lofra-Avellino, mentre già sta per scadere il 1871, ed il
« termine assegnato dalla legge di agosto 1870, per ave-
« re completata la detta strada, è designato per tutto il
« 1873 ».

Il Presidente dichiara che egli si asterrà dal prendere parte alla votazione — La suddetta proposta messa a partito, è dal Consiglio approvata ad unanimità — Seguono le firme — Visto-il Presidente, firmato— Capozzi — Avellino, 12 ottobre 1871 — Visto il Prefetto firmato — Amour.

Nota del Ministero de'LL. PP. de'10 Ottobre 1871.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI.—Segretariato generale N.° 53141, 6909 — Divisione 7ª — Oggetto — Ferrovia S. Severino-Avellino — Roma, addì 10 ottobre 1871.

Sta in fatto che i signori Ingegneri Gargiulo ed Avv. Adamo hanno presentato a questo Ministero una domanda per ottenere concessione di una ferrovia da Avellino a Ponte Santa Venere.

Intorno alla domanda suddetta il Ministero, con due note dirette ai signori Gargiulo e Adamo il 27 febbraio e 27 marzo di questo anno, esponeva alcuni dubbî sul-

l'esito della intrapresa che richiedeva un capitale non inferiore ai ventiquattro milioni effettivi; i medesimi in risposta all'ultima delle citate note si sono limitati a dichiarare che si accingevano a raccogliere i documenti necessarî per dimostrare la possibilità di ottenere dai Corpi morali interessati il concorso di sedici milioni effettivi, sul quale nei loro progetti facevano assegnamento.

In quanto alla linea S. Severino-Avellino, che ai termini della convenzione approvata colla legge del 28 agosto n.° 5858 dovrà essere ultimata per la fine dell'anno 1873, può il sottoscritto assicurare la S. V. Ill.ma che il Ministero non mancherà di esigere perchè gl'impegni assunti dalla Società concessionaria siano scrupolosamente mantenuti.

A questo scopo non si è tralasciato di rivolgere alla medesima Società le più vive sollecitazioni per l'incominciamento dei lavori, i di cui progetti sono stati già approvati, e per la presentazione degli ordinati studî, onde riconoscere se sia possibile di avvicinare ad Avellino la Stazione omonima.

Il sottoscritto quindi ha fiducia che i voti di codesto Consiglio provinciale, presentati dalla S. V. Ill.ma colla sua pregevole nota del 30 settembre, perchè siano sollecitamente intrapresi i lavori della detta ferrovia, potranno quanto prima essere soddisfatti, accreditando tale fiducia le recenti dichiarazioni fatte dal Direttore generale della Società in seno al Consiglio di Amministrazione, dalle quali risulta di essere ora la Società in grado di accollare i lavori medesimi-P. Il Ministro-G. Marsano.

Domanda inoltrata alla Deputazione Provinciale dai signori Gargiulo ed Adamo ai 26 luglio 1871.

Gargiulo Adamo et C.ia — Ferrovia Irpina — Ufficio in Napoli — 29 Vicoletto Avvocata al Mercatello — *Onorevolissimi Signori Presidente e Componenti la Deputazione Provinciale di Avellino.*

I sottoscritti Ingegnere Ferdinando Gargiulo ed Avvocato Cristoforo Adamo espongono alle S. V. Ill.me:

Che con sottomissione del 12 e 15 febbraio corrente anno 1871 han dimandato al Governo d'Italia la concessione a tutta loro spesa, rischio, e pericolo della costruzione ed esercizio di un tronco di Strada Ferrata da Avellino a Ponte Santa Venere.

Che in appoggio di tale domande han presentato al Ministero dei LL. PP. gli studi di tracciato e livellazione dell' enunciata Ferrovia, da cui la medesima risulta del percorso di circa Chil. 120 e del costo approssimativo di L. 200mila a chilometro.

Che han dichiarato voler assicurare il capitale necessario a tale opera con mezzi proprii dei Concessionarì dedotta la parte di capitale che il Governo è, ovvero sarà autorizzato a dare per Legge, senza nuovi aggravî del pubblico Tesoro, in base specialmente alla Legge del 28 agosto 1870, e mercè il concorso delle Province, Comuni ed altri interessati riuniti in regolare consorzio.

Che il Governo, avendo presa in benigna considerazione la dimandata concessione, e dopo di avere avuto dai richiedenti tutte le opportune delucidazioni e rilievi statistici, mostranti la convenienza ed utilità della strada ferrata di cui si tratta, nel dichiararsi impegnatissimo ad agevolare gli sforzi e l' iniziativa dell' industria privata, estrinseca qualche dubbio sulla volontà

dei Corpi Morali a riunirsi in consorzio, ovvero concorrere con sovvenzioni per assicurare la parte di capitale loro assegnata, e ne richiede gli elementi di espressione, per dar corso alla prattica perfettamente informata con la conveniente cauzione stabilita dal Ministero dei LL. PP. (Vedi Memorando nel progetto ed esposizione sulla pratica, pubblicati pei sottoscritti in febbraio ed aprile ultimo decorsi, de' quali si alligano Copie 5).

Ora gli esponenti per ottemperare alla volontà espressa dal prelodato Ministero, nella sicurezza che le S. V. Ill.me in pendenza dell' ordinaria convocazione del Consiglio Provinciale, vogliano benignarsi coadiuvare l' attuazione di quest' opera, non solamente utile ma necessaria alla Provincia di Avellino da Loro degnamente rappresentata, dimandano che questo rispettabile Consesso, avendo già preso in serio esame e considerazione il progetto dei sottoscritti per la costruzione della Strada ferrata da Avellino al Ponte S.ª Venere denominata *Irpina*, la quale staccandosi da Avellino dalla linea ferrata a costruirsi dalla Società delle Romane percorre la sponda destra del fiume Sabato, e quindi le Valli del Caloro, del Fredano e dell'Ofanto, fino ad incontrare a Ponte Santa Venere il prolungamento della linea Foggia Candela da costruirsi dalla Società delle Meridionali, con le varianti, aggiunzioni, e prolungamenti che saranno stimati necessarî o convenienti, si compiaccia deliberare, di proteggere, ed aiutare la costruzione della Strada Ferrata, di cui si versa, in tutt' i modi e con ogni possibile sforzo, sia con promuovere presso il Governo questa utilissima ed importantissima opera, sia dichiarando di aderire fin d'ora a concorrere con sovvenzioni alla formazione del necessario capitale, nel modo progettato dagli esponenti Signori Gargiulo ed Adamo: riserbando a suo tempo

definire la proporzione di contributo e modalità di concorso.

Avellino 26 luglio 1871 — *Ferdinando Gargiulo Ingegnere — Cristoforo Adamo Avvocato.*

Domanda inoltrata al Prefetto della Provincia dal delegato della Società Civile di Monticchio a'13 febbraio 1872.

All'onorevole sig. Prefetto della Provincia di Avellino — Il sottoscritto, delegato della Società Civile di Monticchio, ha intendimento di costruire una strada ferrata economica, a binario ristretto, e trazione a locomotiva, assumendone anche l'esercizio, da Avellino a Ponte S.ª Venere, e con prolungazione fino a Cancello, per riunirsi alle ferrovie Romane (nel caso che questa Società non abbia terminata la linea da Lauro ad Avellino).

Le condizioni che offre l'esponente, salvo le modifiche a portarsi nelle trattative, sono le seguenti:

1.° La linea seguirà, fino a che sarà possibile, le strade già esistenti, stabilendo il binario su di una parte delle medesime, senza impedire la circolazione ordinaria, come si pratica in Francia, ed anche in Italia, specialmente pel passaggio superiore del monte Cenisio.

2.° Allorchè il tracciato ed il profilo longitudinale non si presterà alla costruzione della via ferrata medesima, questa sarà costrutta nella campagna sovra una zona di terreno concessa gratuitamente alla Impresa dalle Provincie e Comuni, che ne sono interessati.

Lo stesso domandasi pel terreno necessario alla costruzione delle Stazioni, case per le guardie ed altri edifizî indispensabili per l'esercizio della linea.

3.° Le Provincie dovranno procurare di ottenere dal Governo, ove si creda necessario, l'autorizzazione per costruire la loro strada ferrata, senza essere soggetti alle

esigenze del capitolato d'oneri, in vigore per le grandi linee concesse fino ad oggi.

La Società stabilirà questa linea, come meglio giudicherà nello interesse delle Provincie, ed a quello generale, secondo i tipi i più moderni, e che saranno sottoposti all'approvazione superiore, onde riconoscere che desse costruzioni sono a regola d'arte.

4.° Le Provincie interessate dovranno impegnarsi di assicurare alla impresa una sovvenzione, o premio chilometrico, per una sola volta in lire cinquantamila (L. 50000) e di accordarle la concessione dell'esercizio per 99 anni, od anche meno, secondo che sarà convenuto.

Il modo di pagamento di questa somma, sarà a convenirsi dalle Provincie ed Impresa, la quale promette di facilitare in ogni modo gli Enti medesimi, coadiuvandoli anche, col contrattare imprestiti, quando il caso il richiedesse.

5.° L'impresa si obbliga depositare, come garenzia della esecuzione del lavoro, tutta quella somma che si stimerà conveniente, la quale verrà restituita ad opera compiuta, ed allorchè verrà messa ad esercizio detta linea o, proporzionatamente, all' apertura dei diversi tronchi.

6.° Le Provincie si obbligano pure gratuitamente fornire all'Impresa gli studî che potessero avere, a fine di agevolare quelli che la Società s'impegna eseguire per la esecuzione del suo tracciato.

7.° La durata dell'esecuzione dei lavori sarà fissata di accordo tra le Provincie e la Società intraprenditrice, tostochè questa avrà terminati i suoi studî, e redatti i suoi progetti: questa formalità non produrrà inconvenienti, essendo che le parti sono egualmente interessate.

8.° Per lo esercizio della linea o parte di essa, le Provincie e la Società si metteranno egualmente di accordo

sopra il numero delle corse e dei treni, per gli orarî, le tariffe, il tutto nell' interesse generale.

9.° L'Impresa accetterebbe volentieri anche le combinazioni di un consorzio delle Provincie per l'esercizio della linea, quando questa assicurasse una rendita lorda del medesimo, l'ammontare della quale verrebbe a suo tempo discussa fra le parti, dividendo il dippiù sulla cifra stabilita in parti uguali fra la Provincia e l'Impresa.

10.° In caso di disaccordo fra le Provincie e la Società, sia per la esecuzione dei lavori, sia per lo esercizio della linea, le quistioni verranno sottoposte all'arbitramento di due Ingegneri Direttori di Ferrovie, ed essendo impossibile fra i medesimi una composizione conciliante, verrà nominato un terzo, al voto del quale si starà inappellabilmente.

A queste riduconsi in succinto le condizioni che offrirebbe la Società civile di Monticchio, per mezzo dell'esponente delegato della stessa, salvo a discuterle, ampliarle e modificarle, ed è però che il medesimo prega la bontà dell'onorevole Prefetto a voler proporre la presente offerta a cotesta Deputazione Provinciale, alla quale degnamente presiede, onde sia in grado provvedere alla bisogna (1).

Napoli 13 febbraio 1872 — Firmato — *Fantacchiotti Leopoldo.*

(1) Questa domanda venne anche convalidata col deposito di una cauzione di lire 50000, il quale venne ritirato per richiesta della Società, dopo il 1° maggio 1872.

Ufficio del Prefetto al Presidente del Consiglio Provinciale.

Regno d'Italia —Amministrazione provinciale di Principato ulteriore — *Divisione 6ª —Sezione 2ª—N° 1340 del protocollo — Oggetto — Certificato di rendita sottoposto a vincolo d'ipoteca* — Avellino addì 11 aprile 1872.

Pregiomi parteciparle che con questa data si è presentato a questa deputazione Provinciale un certificato di rendita pubblica, sottoposta a vincolo d'ipoteca, come cauzione dovuta dai signori Gargiulo ed Adamo, onde da quest' Amministrazione Provinciale fosse presa in considerazione la loro domanda per la costruzione di una ferrovia di continuazione da quella della Laura verso il ponte S.ª Venere — E con questa istessa data si è scritto al Direttore Generale del Debito Pubblico in Firenze, perchè trasmetta a questa Deputazione il certificato pel detto vincolo d' ipoteca — Il Prefetto — *Casalis.*

Altra domanda del delegato della Società civile di Monticchio de' 26 aprile 1872.

All' onorevole signor Prefetto di Avellino. Il sottoscritto Direttore Generale della Società civile di Monticchio, animato dal desiderio di vedere completamente accettata la di lui offerta, presentata ai 13 febbraio p. p., a cotesto onorevole Consiglio Provinciale, per la costruzione di una ferrovia a binario ridotto da Napoli a Candela per Avellino, a facilitare l'accettazione stessa, modifica la offerta in parola colle seguenti condizioni:

1° La larghezza del binario non dovrà essere minore di metri 1,10 fra i due assi delle rotaie.

2° Il tracciato toccherà Napoli, Avellino, S. Angelo dei

Lombardi, Ofanto e Candela, seguendo le località che saranno riconosciute di minore difficoltà tecnica.

3° Mentre resta inalterata la somma di sussidio domandata, la Società offerente fin d' ora promette nei pagamenti una dilazione sufficiente, anzi larga, da discutersi a tutto vantaggio della Provincia.

4° Entro il termine di tempo più possibile, la Società si obbliga redigere e presentare il progetto definitivo, coll' obbligo della provincia d' indennizzare le spese degli studî, nel caso che il progetto non fosse accettato.

Napoli, 26 aprile 1872 — firmati — *Fantacchiotti Leopoldo — avv. Imbimbo procuratore.*

Processo verbale della tornata della Commissione speciale per la ferrovia de' 29 aprile 1872.

L' anno 1872 il giorno 29 aprile in Avellino.

Dietro invito a domicilio fatto dal Presidente del Consiglio Provinciale ai signori Componenti la Commissione, creata dal Consiglio stesso con deliberazioni dei 26 e 28 settembre 1871, per avvisare sulla convenienza, ovvero sulle modifiche da apportarvisi, ai diversi progetti di una ferrovia che, intersecando la provincia, congiungesse questo Capoluogo a Ponte S.ª Venere, in persona dei Componenti Sig. Capozzi Comm. Michele Deputato al parlamento e Presidente del Consiglio Provinciale, Barra Cav. Pompilio, De Jorio Cav. Giuseppe, Catone Cav. Felice, Salza Cav. Gennaro, Giusto Avv. Giusto, ed assente il sig. Ronca Pasquale, la stessa si è radunata nella sala delle tornate della Deputazione Provinciale.

La Commissione, riunendosi provvisoriamente sotto la Presidenza del Consigliere anziano sig. Felice Catone, si è definitivamente costituita, nominando, ad u-

nanimità, Presidente il Comm. Capozzi e Segretario il Sig. Giusto.

La Commissione, dopo essersi definitivamente costituita, ha pregato il sig. Prefetto della Provincia, Cav. Casalis Bartolomeo, di volere intervenire nel suo seno, al quale invito l'onorevole sig. Prefetto ha premurosamente ceduto.

Il Presidente, dopo aver sottomesso all'esame della Commissione tutt' i documenti concernenti l'affare in esame, non che una sua relazione scritta, nella quale riassume il processo storico delle varie domande di ferrovie e delle deliberazioni del Consiglio al riguardo, e delle varie questioni e ragioni da esaminarsi, à aperta la discussione.

La Commissione, considerando essere opportuno che prima di dare qualsia avviso sovra un affare di tanto rilievo ed importanza sia indispensabile studiare ponderatamente la relazione del Presidente e gl' incartamenti, ha nominato a relatore il signor De Jorio e si è aggiornata pel dì primo del prossimo venturo maggio.

Firmati — Il Presidente *Capozzi* — Il Segretario *Giusto* — Il Consigliere anziano *F. Catone*.

Tornata della Commissione per la Ferrovia del 1° maggio 1872.

Commissione speciale per la ferrovia — L'anno 1872 il dì 1° maggio in Avellino — La Commissione speciale per la Ferrovia si è riunita nella sala della Deputazione Provinciale, nelle persone dei signori; — Capozzi Comm. Michele Presidente — Giusto Avv. Giusto Segretario — e dei signori Commissari — De Iorio Cav. Giuseppe — Barra Cav. Pompilio — Catone Cav. Felice e Salza Cav. Gennaro.

La Commissione, avendo anche invitato nel suo seno l'onorevole sig. Prefetto della Provincia, sentita la relazione fatta dal Commissario sig. De Iorio, l' approva ad unanimità; ed affida al Presidente Comm. Capozzi l'incarico per la formazione del consorzio e di ogni altra pratica che possa trovarsi necessaria per raggiungere lo scopo. Resta pure il prelodato sig. Capozzi facultato di avvalersi anche dell'opera di altri componenti questa Commissione.

Firmati — Il Presidente *Capozzi* — Il Segretario *Giusto Giusto* — I Commissari *Pompilio Barra* — *Felice Catone* — *Giuseppe de Jorio* — *Gennaro Salza.*

Relazione del signor de Jorio sulla costruzione di una ferrovia lungo il territorio della Provincia.

Signori — Surta l'Italia a novella vita politica ed amministrativa, fu visto il bisogno urgente di provvedere ad un sistema di viabilità, atto a rispondere alle sue importanti condizioni topografiche ed economiche. Sopratutto le popolazioni di queste contrade Irpine più potentemente se ne preoccuparono, chè divise dai mari e circondate da alpestri catene di monti, rilevarono ben presto come, a fronte delle altre Provincie, le proprie produzioni aveano bisogno di essere maggiormente sviluppate, mercè facili e brevi comunicazioni. Fu così che la Rappresentanza Provinciale, non appena qui congregata, ebbe cura di prendere ciò in serio esame; ma le nuove e difficili imprese portano sempre grandi e spesso disgradevoli impressioni, che al solo tempo ed alla pubblica opinione è dato di vincere. Epperò i primi atti della vita amministrativa provinciale si ridussero a semplici e limitate aspirazioni, fra cui quella diretta al Governo per una ferrovia da Sanseve-

rino per Solofra, Serino, ad Avellino, la quale sin dal 1861 venne approvata con Decreto Luogotenenziale, e poscia da altre Leggi posteriori confermata. In seguito resa alquanto più ardita, seguendo le leggi dell' umano progresso, si persuase che non sempre con le altrui forze i proprî compiti si sodisfino, per cui diede inizio alla costruzione di una rete stradale rotabile che trovasi per buona parte in via di esecuzione, da sperarne non lontano compimento. Ma le vie ordinarie sono, come nell'organismo animale, altrettante vene che debbono avere origine nelle arterie; ed è fuor di dubbio che senza di queste, quelle verrebbero meno di vita ed esistenza: da ciò la necessità di dovergliela infondere, epperò non appena che le nostre comunicazioni intercomunali e provinciali si approssimavano al loro svolgimento, si rilevava vieppiù la necessità di provvedere alla costruzione di una ferrovia che, percorrendo buona parte del territorio provinciale ne sviluppasse le produzioni, animando novelle industrie e nuovi commerci.

Intanto, dopo che il Consiglio provinciale in diverse sessioni occupossi di tale importantissimo subbietto, nell'ultima ordinaria del 1871, a mia relazione, volle proprio che qualche fatto importante a tal riguardo s'iniziasse, ed all'effetto, con deliberazione del dì 26 settembre, nel mentre rigettava alcune proposte di una ferrovia che si volea assumere dall'industria privata, perchè col tipo economico, e per altre ragioni, nominava nel tempo stesso una Commissione speciale, onde avere delle adeguate proposte intorno a possibili costruzioni di ferrovie, previa la soluzione di alcuni dubbî, massime intorno allo stato finanziario della Provincia, in rispetto ad un gravissimo onere cui bisognerebbe senza dubbio sobbarcarsi. Più, soggiungeva che la Commissione non dovesse addivenire all'esame, tanto di un progetto di

ferrovia ordinaria, già presentato dai signori Adamo e Gargiulo, quanto di ogni altro, senza il deposito di lire 50mila, da valere come assicurazione della serietà dei progetti. Stavano così le cose, quando nel 13 febbraio passato il Delegato della Società Civile di Monticchio presentava proposta di una ferrovia, seguita pure da altra istanza del 26 cadente; sicchè la Commissione speciale à il dovere di ora occuparsi tanto del progetto già presentato dai signori Adamo e Gargiulo, quanto delle proposte della Società anzidetta. Però giova innanzi tutto rilevare che solo ai 19 aprile 1872 si ebbero diffinitivi chiarimenti dalla Direzione del Debito Pubblico intorno alla cauzione presentata in rendita iscritta dai signori Adamo e Gargiulo, ed ai 20 detto aprile il Delegato della Società Civile di Monticchio faceva il deposito delle lire 50mila presso il Cassiere Provinciale. Sicchè, giusta il mandato ricevuto, la nostra Commissione non potè prima procedere ai suoi compiti.

Intanto già osservaste, dalla lettura della elaborata memoria dell'onorevole Presidente, il cenno di non pochi fatti e documenti, da lui con premura raccolti, da tenersi presenti nei subbietti in esame — Epperò, onorato da voi a manifestare i miei convincimenti sulla importantissima opera, mi limiterò a rilevare quel che parmi essere di assoluta necessità, conforme al mandato ricevuto dal Consiglio, e ponendo mente alle due proposte presentate — In prima il Consiglio, nel cennare alla necessità di risolvere diversi dubbî, metteva innanzi tutto quello che ci viene dallo stato finanziario della Provincia, che si traduce a calcolare se nelle condizioni nostre economiche sia utile ed opportuna la costruzione di una linea ferroviaria. In una delle passate sessioni ordinarie del Consiglio Provinciale ricordo di avere affermato esser non solo utile ed opportuna la co-

struzione dell' opera, ma sommamente necessaria, per evitare le gravissime sventure che minacciano la nostra Provincia, e massime questo nostro Capoluogo. In allora così mi esprimeva: « Siamo poveri è pur vero, ma perchè poveri dobbiamo provvedere al presente ed all'avvenire, cercar modi appunto da divenire se non ricchi, almeno in tale stato da affrontare la crisi finanziaria, da cui siamo minacciati ». E così ragionando, il rimedio principalissimo rinveniva nella costruzione di una ferrovia che solcasse buona parte del territorio della Provincia. Soggiungeva pure che, se nelle grandiose imprese era d'uopo esser cauto, però per vincere le difficoltà bisognava essere ardito e fidente; sicchè non dubitava di avere il concorso dei capitali per costituire il nostro avvenire economico, e salvarci da irreparabile ruina. Infatti, non appena che la Provincia incominciò ad iniziare qualche cosa di serio per l'oggetto, abbiamo subito visto che due Società impresarie si son rivolte a noi, le quali ci offrono la costruzione e l'esercizio di una ferrovia, mercè il nostro concorso da convenirsi, e dando non dubbia fidanza intorno alla loro puntualità nell'adempimento dei proprî impegni. In tale stato di cose ogni diffidenza sui mezzi bisognevoli per attuare l'opera sarebbe riprovevole; e solo mi piace manifestarvi che il nostro presuntivo, potendo col volgere di qualche anno essere più limitato nelle uscite facoltative, potremo affrontarne di buon animo l'onere. Infrattanto avremo anche agio di compiere la nostra rete stradale e lasciare ai nostri posteri piacevole ricordo di essersi attuato tale sistema di utili comunicazioni sotto l'attuale Amministrazione provinciale, e col generoso concorso dell'onorevole Capo politico che ora degnamente rappresenta fra noi il Governo del Re.

Sotto queste impressioni passo all'esame delle due

proposte ferroviarie, tanto sotto il rapporto tecnico, che sotto quello economico.

Quella dei signori Adamo e Gargiulo presenta l'offerta di voler costruire una ferrovia, che principiando ove avrà uscita la linea Sanseverino-Solofra-Serino-Avellino, dovrà prolungarsi verso Ponte Santa Venere, ad incontrare quella delle Meridionali. Il tracciato trovasi sommariamente definito, e presentati i corrispondenti studî al Ministero, con domanda e cauzione necessaria per ottenere la debita concessione governativa. E, per quanto pare, non puossi muover dubbio sulla utilità del suo andamento, perchè oltre di intersecare quasi l'intero territorio della Provincia, tocca pure buona parte delle sue grosse vallate, cioè l'alta valle del Sabato, del Calore, del Freddano e dell'Ofanto, destinate dalla natura a far sorgere le nostre ricchezze con l'aiuto dell'industria e dei commerci.

In quanto poi al modo di esecuzione i signori Adamo e Gargiulo si ripromettono di eseguire il tipo ordinario che potrebbe secondo le loro osservazioni presentare una spesa di circa 200 mila lire a chilometro, epperò in totale è di 24 milioni di lire, sopra un'approssimativa lunghezza di 120 chilometri. Solo è uopo manifestarvi che gl'impresarî non tacciono di volersi sobbarcare all'opera non con mezzi tutti proprî, ma col sussidio del Governo e concorso delle Provincie e dei Comuni interessati, salvo a definire quello a carico della nostra Provincia, che si fa ascendere a circa al quarto. In quanto poi alla soddisfazione se ne accetterebbe l'ammortamento rateale, sotto alcune modalità, e sempre a cominciare la corrisponsione ad opera compiuta.

L'istanza poi della Società Civile di Monticchio offre costruire invece una strada economica con scartamento di metro 1,10, dovendo il tracciato toccar Napoli, Avel-

lino, S. Angelo de'Lombardi, Ofanto e Candela, e seguendo i luoghi che saranno riconosciuti di minor difficoltà tecnica, e statuendo per tutt'altro la linea secondo i tipi più moderni che sarebbero sottoposti all'approvazione superiore, per riconoscere se siano a regola di arte. Si vorrebbe dalle diverse Provincie interessate un premio totale di lire 50 mila per chilometro, con la concessione di esercizio per 99 anni, non che la cessione dei terreni necessarî per l'intera linea, come per lo impianto di tutte le stazioni e costruzioni accessorie.

In quanto poi alla corrisponsione della quota di concorso ne riceverebbe l'ammortamento anche col sistema rateale, con promessa di usare in ciò larghe agevolazioni. In fine si offre fare redigere il progetto definitivo, coll' obbligo per parte della Provincia d'indennizzarne le spese nel caso non venisse accettato.

Così accennate sommariamente le condizioni tecniche ed economiche delle due proposte, parmi che la nostra Commissione debba sinteticamente risolvere di presente ciò che segue:

1.° Ammessa la utilità, ed anche per conto mio la necessità di una ferrovia che solcasse buona parte del territorio della nostra Provincia, è uopo prescegliere nella costruzione il tipo ordinario o quello economico?

Il Consiglio Provinciale col suo deliberato del 26 settembre dichiarava di ammettere il secondo sistema; impertanto, per proprio convincimento, mi piace quì affermare la cosa stessa per le seguenti ragioni: È fuor di dubbio che l' economia mal si addice alle grandi e straordinarie imprese, sicchè spesso per essa ne vediamo abortiti o modificati i principali compiti. Quell' aforismo, che sovente si ripete, di esser l'ottimo nemico del buono va solamente applicato più nel morale che nel nostro materiale svolgimento. Invece per questo giova

meglio seguire l'altro, che i mediocri rimedì spesso ci menano a rovina ed a danni maggiori.

Con ciò intendo nettamente sostenere di non convenire alla Provincia di concorrere alla costruzione di una ferrovia economica, come si fa a proporre la Società Monticchio. In fatto le ferrovie anzidette fecero cattiva prova tanto in Francia che altrove sotto il rapporto di velocità, di sicurezza, stabilità ed esercizio, e quando si è voluto tentare d'introdurre questo sistema anche in Italia, specialmente per le linee Eboli-Potenza, Pescara-Popoli, Aquila-Rieti, e Benevento-Campobasso, i progetti delle stesse non ànno mai potuto avere esecuzione: arrogi che la Società delle Calabro-Sicule cominciò a tentare lo stesso sistema e dovette subito smettersene. E tanto più dalla Provincia non potrà essere accettato quello proposto dalla Società Monticchio, chè, giusta l'offerta, quantunque lo scartamento di metro 1,10 farebbe poco desiderare quello ordinario, pure dal modo come la domanda è espressa, chiaramente addimostra che la Società suddetta intenda costruire una linea nel *vero sistema economico*, la quale strada se pure sarebbe utile al trasporto delle merci e quindi all'industria dell'Impresa, poco o niun vantaggio recherebbe al transito in generale ed alla Provincia in ispecie: epperò la Società Monticchio non bene si avvisava a presentare la sua istanza per una ferrovia a tipo propriamente detto economico.

D'altronde, anche ove ciò non fosse, resterebbe sempre la seria inconvenienza della non continuità delle linee, tra la nuova e l'esistente ordinaria. In fine la proposta di un tracciato, che non partisse da Avellino, potrebbe anche ledere i dritti acquisiti di diverse popolazioni, e gl'interessi e le condizioni di questo nostro Capoluogo. In fine anche sotto il rapporto finanziario

della Provincia non sarebbe accettabile la proposta della Società Monticchio, in quanto che dessa farebbe pagare alla Provincia, sotto la forma di sovvenzione di circa 60 mila lire a chilometro tra sovvenzione e terreni da occuparsi, quasi l' intera spesa dell'opera. Ciò posto, mi duole grandemente di non aver potuto presentarvi l'accettazione della proposta anzidetta.

2.° Ritenuto il sistema ordinario, potremo con mezzi esclusivamente proprî concorrere all'opera, o bisognerà iniziare pratiche con altri Enti cointeressati?

Con franchezza debbo sostenere la negativa: infatti, stando ai dati statistici governativi (Discussione della Legge 14 marzo 1865, on. Correnti) il costo medio chilometrico, su cui potrebbesi livellare la sovvenzione, sarebbe forse anche di là di quello fissato dai signori Adamo e Gargiulo; ma ognuno sa come sovra i contratti governativi, massime a riguardo delle concessioni dei lavori ferroviarî, ingenti somme furono sciupate, sicchè assistemmo sovente a diverse sotto-concessioni e sotto-appalti, e sempre con utili immensi degli assuntori: più la industria privata, usando anche nei lavori meno lusso artistico e bene intesa vigilanza, potrebbe, son certo, anche far diminuire il prezzo chilometrico preso a base dai signori Adamo e Gargiulo. In ogni modo ci troveremo sempre in condizioni da dover ricorrere al concorso di altri enti, perchè ammessa in lontana ipotesi la spesa di 24 milioni, ammesso anche lo ammortamento a quota fissa annuale della parte di onere che assumerebbe la Provincia, dovrebbe sempre questa raddoppiare il carico delle proprie entrate che, come ben sapete, riduconsi tutte a centesimi addizionali e che non è permesso sovrimporre, sia perchè vietato dalla legge, oltre certi limiti, sia perchè le nostre produzioni ne resterebbero assorbite.

Ciò posto, il progetto Adamo-Gargiulo che offre l'esecuzione dell'opera, per una parte a proprî capitali e per altra alle sovvenzioni del Governo e di altri Enti cointeressati, pare per se stessa meritevole della nostra attenzione, sicchè è proprio il caso di dover la Provincia deliberare il suo concorso in genere e farsi iniziatrice presso il Governo del Re per un sussidio, ed un concorso della Provincia di Salerno, Capitanata e Basilicata, proporzionale ai vantaggi che le stesse avrebbero a ricavare, senza di che la nostra Provincia mai potrebbe assumere onere anche minimo. Più sarebbe anche opportuno che la Provincia stessa dasse il suo morale appoggio ai signori Adamo e Gargiulo onde raggiungere lo stesso scopo, però senza pure assumere impegni precoci e responsabilità di qualunque natura. In ogni modo, mi piace manifestarvi che la sovvenzione dovrebbe sempre essere soddisfatta a rate fisse annuali, onde ottenere una ragione di tasso più o meno mite in ragione del lungo periodo di anni, e mai con interessi a scalare, perchè l'Amministrazione non potrebbe sobbarcarsi alla corrisponsione delle prime annualità che sarebbero gravosissime.

3.° Quali provvedimenti fa d'uopo adottare nello stato attuale delle cose ed anche in riguardo alle cauzioni?

Affinchè si potesse preparare la definitiva deliberazione della Commissione da presentarsi al Consiglio, si propone incaricarsi, o una sotto-Commissione di tre membri, o un solo Commissario, onde espletate le pratiche in riguardo al concorso degli Enti cointeressati e, tenendo presente gli appreziamenti svolti nei numeri precedenti, trattasse pure con chi e come crederà, per preparare alla Commissione il suo definitivo verdetto. In quanto poi alle cauzioni presentate dagli offerenti impresarî giova osservare che quella dei signori Ada-

mo e Gargiulo in rendita inscritta trovasi malamente vincolata, perchè si rapporta ad una ferrovia diversa da quella progettata; sicchè in ogni lontana ipotesi non potrebbe forse rispondere bene alle conseguenze giuridiche. Epperò si propone invitarsi i signori Adamo e Gargiulo a volerla ritirare, con sostituirvi altra che sia con vincolo proprio relativo alla ferrovia proposta. Per l' altra della Società Monticchio si propone farsene anche la restituzione, perchè la Commissione non potendosi occupare di una dimanda di ferrovia a sistema economico, che venne escluso, giusta il deliberato del Consiglio del 26 settembre passato anno, sarebbe inutile ritenerla. A tale oggetto propongo invitarsi la Deputazione Provinciale, affinchè provvegga in quanto riflette le cennate due cauzioni, a base delle cose anzidette.

Signori — Questi sono i principali concetti che ò potuto formarmi su di una faccenda di sì straordinaria importanza, però non senza giovarmi dei vostri lumi e suggerimenti. Mi spero dunque che vogliate approvare le mie proposte, destinate a iniziare un solenne fatto nell'interesse della nostra Provincia, che ansiosa aspetta vederne il coronamento, come sola àncora di salvezza alle triste condizioni morali ed economiche in cui versa.

Il Commissario delegato — *Giuseppe de Jorio.*

Nota, 9 maggio 1872, del Presidente del Consiglio Provinciale di Principato Ultra a' Prefetti e Presidenti de' Consigli Provinciali di Basilicata, Capitanata e Salerno.

Presidenza del consiglio provinciale di principato ulteriore — *N° 1674 — Oggetto — Ferrovia Avellino-Ponte S.ª Venere* — Avellino 9 maggio 1872.

Questo Consiglio Provinciale, nella tornata 26 settembre 1871, portò il suo esame su varie domande presen-

tate alla Deputazione Provinciale per la costruzione ed esercizio di una ferrovia in questa Provincia, e nominò una Commissione speciale, ai termini dell'art. 217 della legge Comunale e Provinciale, per studiare tale oggetto.

Questa Commissione si è riunita nella tornata 1° andante mese ed ha trovato specialmente meritevole della sua attenzione la dimanda presentata dai signori Adamo e Gargiulo, i quali offrono di costruire una ferrovia che, principiando ove avrà uscita la linea Sanseverino-Solofra-Serino-Avellino, dovrà prolungarsi verso Ponte S.ª Venere ad incontrare quella delle meridionali. I detti impresari si ripromettono di eseguire il tipo ordinario, in base del quale la strada può avere una approssimativa lunghezza di 120 chilometri, ed importare la spesa di 24 milioni, o poco più, di lire essi manifestano di sobbarcarsi all' opera, quando abbiano il sussidio del Governo ed il concorso della Provincia e dei Comuni interessati, la cui corrisponsione comincerebbe ad opera compiuta.

La Commissione ha deliberato proporsi al Consiglio che questa Provincia offra il suo concorso in genere, e si faccia iniziatrice presso il Governo del Re per un sussidio, ed un concorso da cotesta Provincia, proporzionale ai vantaggi che avrebbe a ricavarne: ed ha dato a me incarico per la formazione di questo capitale collettivo di concorso, a titolo di sussidio a fondo perduto, restando intesi che non s'intende assunto onere o responsabilità giuridica nè verso gli offerenti, nè verso chiunque altro, fino a trattative definitivamente compiute e per ogni verso, ed ogni altra pratica che possa trovarsi necessaria per raggiungere lo scopo.

Il vantaggio che a cotesta Provincia sarà per derivare dalla costruzione della ferrovia anzidetta è eminentemente incontestabile, avvegnacchè sarà per questa linea che il gran commercio fra il principato Citeriore

e la Capitanata avrà una comunicazione diretta, come immediato e diretto lo avrà egualmente la Basilicata con Napoli, ed il Circondario di Melfi specialmente: oltre di che questa linea svilupperà la produzione, ed un nuovo commercio crescerà in queste Provincie, che abbondano di ricchi prodotti.

Compio adunque il dovere d' invitare a mezzo della S. V. Illustrissima cotesta benemerita Rappresentanza Provinciale, la quale, non dubito punto, emetterà favorevolmente il suo voto per concorrere ad un' opera, diretta a promuovere gagliardemente l' avvenire di queste popolazioni, che da molti vincoli d' interessi e di affetto son ligate.

Piacciale intanto assicurarmi ricezione della presente e gradire gli attestati della perfetta mia stima ed osservanza.

Il Presidente — *Capozzi.*

Nota, 9 maggio 1872, del Presidente del Consiglio Provinciale di P.to U.a al Ministro de' Lavori Pubblici.

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO PROVINCIALE DI PRINCIPATO ULTERIORE—*N. 1674 — Oggetto — Ferrovia Avellino Ponte S.a Venere — Risposta alla nota ministeriale del 10 ottobre 1871—Segretariato Generale — Div. 7a — N.53145/6909— A S.E. Il Ministro dei Lavori Pubblici — Roma.* — Avellino 9 maggio 1872.

Con rapporto del 30 settembre 1871 trasmisi a cotesto Ministero la deliberazione presa dal Consiglio Provinciale nella tornata del 26 dello stesso mese, in ordine ad alcune domande presentate per la costruzione ed esercizio di una ferrovia in questa Provincia, che, principiando ove avrà uscita la linea Sanseverino-Solofra-Serino-Avellino, si prolunga verso Ponte

S.ª Venere ad incontrare quella delle meridionali. Facendo seguito a detto rapporto, cui l'E. V. compiacevasi rispondere col foglio contronotato, pregiomi ora rassegnarle che la Commissione speciale, nominata per quest'oggetto dal Consiglio Provinciale, ai termini dell'art. 217 della legge Comunale e Provinciale, ha deliberato proporsi al Consiglio: che questa Provincia offra il suo concorso in genere per la costruzione di detta ferrovia e si faccia pure iniziatrice presso il Governo del Re per un sussidio, e pel concorso delle Provincie di Basilicata, Capitanata e Principato Citeriore, proporzionale ai vantaggi che sono per ricavarne, non che dare il suo morale appoggio alla relativa dimanda dei signori Adamo e Gargiulo; così mi rivolgo sollecitamente all'E. V., pregandola a prendere sotto la speciale sua protezione questo affare, e secondare in tutt'i modi possibili gli sforzi di una Provincia, la quale non esita a sobarcarsi ai più duri sagrifizi per soddisfare ai bisogni locali; e contribuendo così con i mezzi suoi speciali a completare la rete ferroviaria italiana, per la quale, con lodevole proposito, ad iniziativa dell'E.V., venne nominata una speciale Commissione con Real Decreto 30 gennaio 1871.

Mi attendo il favore di un sollecito riscontro, per essere a conoscenza delle pratiche che cotesto Ministero inizierà, sia per ottenere il concorso delle Provincie di Basilicata, Capitanata e Principato Citeriore, sia il sussidio governativo.

Gradisca intanto gli attestati della mia stima ed osservanza. — Il Presidente — *Michele Capozzi.*

Nota, 13 Maggio 1872, del Presidente del Consiglio Provinciale di Pr.^{te} U.^{a} a' Prefetti Presidenti della Deputazione Provinciale di Potenza, Salerno e Foggia.

AVELLINO 13 MAGGIO 1872. — *N. 1675 — Oggetto—Ferrovia Avellino-Ponte S.^{a} Venere — Ai signori Prefetti Presidenti della Deputazione Provinciale di Salerno, di Potenza e di Foggia.*

A seguito della mia nota dei 9 andante, N°.1674, in ordine al controscritto oggetto mi onoro trasmetterle per copia conforme la offerta Adamo Gargiulo dei 26 luglio 1871, la relativa deliberazione del Consiglio Provinciale dei 26 settembre 1871, e la risposta Ministeriale dei 10 ottobre 1871, N° 5314|6900!, da me provocata in base dell' art. 170 della legge Comunale e Provinciale.

Per opportuna regola delle conseguenti operazioni è mio debito significarle che con eguale nota, 9 andante N° 1674, io mi diressi a S.E. il Ministro dei Lavori Pubblici, per la parte che riguarda il Governo, e per significare il deliberato preliminare della onorevole Commissione nominata dal Consiglio Provinciale, ai termini dell'art. 217 della detta Legge, e della quale Commissione ò l'onore di essere Presidente, come risulta dal verbale della sua tornata dei 29 aprile.

Come già Le annunziai con precedente nota, la Commissione nella sua seduta del 1° andante, dopo di avere udita la plenaria relazione del suo relatore, con l'intervento del sig. Prefetto della Provincia, unanimemente conchiudeva raccomandarsi in massima al Consiglio la offerta Adamo Gargiulo, dopo che sarà discussa e modificata nei suoi dettagli coll'intervento delle parti cointeressate, e dopo che si avrà ottenuto il concorso morale e finanziario delle benemerite Provincie consorelle di

Salerno, di Potenza e di Foggia non che del Governo; ed incaricava me per iniziare e compiere felicemente queste trattative, con lo scopo di presentare al Consiglio di Principato Ultra questa importantissima pratica preparata e completa in tutte le sue parti; escludendo almeno per questa Provincia l'idea del Concorso dei Comuni, perchè praticamente impossibile, avuto riguardo al loro stato finanziario.

Giova pure avvertire che la offerta Adamo Gargiulo è corredata della relativa cauzione di lire cinquantamila, della quale è cenno nell'ordine del giorno votato dal Consiglio Provinciale nella tornata del 26 settembre 1871, e fu preceduta da favorevoli assicurazioni di persone distinte nell'ordine politico ed amministrativo.

È pure opportuna l'avvertenza che alla Commissione, per mia cura fu presentato un incartamento completo e pienamente corredato di autorevoli pareri tecnici, raccolti anche fuori Provincia da persone autorevoli sulla materia.

Non mancai di richiamare la speciale attenzione della Commissione sulla importanza del problema finanziario, coordinato alle forze annuali del nostro bilancio, alle possibili modalità della estinzione dell'onere che si assumerebbe, ai limiti che la Legge impone ai Consigli nel votare il massimo della sovrimposta provinciale, alla misura imprescindibile delle spese obbligatorie, ed a quella pur necessaria per le spese facoltative, non solo per l'ulteriore sviluppo e compimento della rete stradale ordinaria, ma ancora della pubblica istruzione. Si venne presso a poco ad intravedere e conchiudere che nella ipotesi di un sussidio a fondo perduto, che naturalmente si aggirerebbe nella cifra dei milioni, si deriverebbe una cifra annuale di estinzione, che col mezzo di una quota fissa di ammortamento per lungo pe-

riodo di anni, da convenirsi, non sarebbe lontanissima dalle forze annuali del bilancio, purchè questa cifra fosse attenuata dal contemporaneo concorso delle cennate Provincie consorelle e del Governo.

Da una preliminare conferenza tenuta col sig. avv.° Adamo risulterebbe che per parte degli offerenti è pronta la metà del capitale, e che per l' altra s' invoca il concorso del Governo e delle Provincie; e poichè questa importante ferrovia mette capo alla storica tenuta boschiva di Monticchio nella Basilicata, così non sarebbe fuor di proposito ottenersi il concorso di un sussidio della società, che testè à compiuto lo acquisto di questo importantissimo bosco, tanto pel trasporto della grande mole dei legnami, quanto pel servizio dei grandi stabilimenti di acque minerali, che ivi si costruiscono.

Si legga la tornata della Camera de'Deputati dei 31 gennaio 1872, e si vedrà che a premura degli onorevoli Deputati di Basilicata risulta per incidente la possibilità di potersi ottenere questo scopo.

Come compimento di questa preliminare esposizione è utile fare ancora due altre avvertenze: cioè che la costruzione di questa strada ferrata si rende tanto più importante, per quanto il suo naturale compimento per Avellino-Solofra-Sanseverino può dirsi già un fatto compiuto, perchè come mi assicura S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici con lettera de' 10 andante, il Governo à già ordinato perentoriamente il cominciamento del traforo del colle di Turci, ed oggi la Camera dei Deputati à rinviato alla Commessione del Bilancio lo studio per lo stanziamento di fondi maggiori, onde completare più sollecitamente questa linea; e che questa ferrovia seguendo l' antico concetto Romano potrà essere con sufficiente facilità tecnica essere prolungata fino a Taranto nella ipotesi di ulteriore sviluppo: che tanto in base del

cennato deliberato del Consiglio Provinciale del 26 settembre 1871, che del recente voto della Commissione, la Provincia o le Provincie interessate non assumono responsabilità alcuna verso gli offerenti, fino a trattative definitivamente compiute ed accettate da tutte le parti, e questa verità giuridica risulta dal fatto che gli offerenti, col deposito della cauzione richiesta dal deliberato del Consiglio Provinciale dei 26 settembre 1871, ne ànno implicitamente accettato il contenuto, tanto più che per lo studio e trattativa di questo affare non è assegnato termine o vincolo alcuno.

Con pari data comunico questa nota a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, ed ai signori Prefetti di Salerno, di Potenza e di Foggia, con preghiera agli stessi di farne comunicazione alle onorevoli Rappresentanze provinciali. Attendo l' onore di un riscontro.

Il Presidente — *Capozzi*

Nota, 13 maggio 1872, del Presidente del Cons.° Provinciale al Ministro dei Lavori Pubblici

Avellino 13 maggio 1872 — *N. 1675 — A S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici* — Roma.

In continuazione della mia nota dei 9 andante, N. 1674, in ordine alla ferrovia di Avellino-Ponte Santa Venere, per intelligenza della E. V. Le comunico in copia una nota che con pari data ò diretta ai signori Prefetti di Foggia, di Potenza e di Salerno. Secondo l'importanza dell' argomento rinnoverò le mie vivissime preghiere, perchè la legittima ed influente ingerenza del Governo in questo affare si riversi con la massima cordialità e celerità.

Per mio discarico si degni l'E. V. accusarmi ricezione di questa e della precedente nota.

Il Presidente — *Capozzi*

Nota, 13 maggio 1872, del Prefetto di Capitanata al Presidente del Cons.° Provinciale di P.^to U.^a

Regno d' Italia — *Amministrazione provinciale di Capitanata — 1ª Divisione — N. 1220 — Risposta alla nota del dì 9 andante, n. 1674* — Foggia 13 maggio 1872.

Mi pregio assicurare la S.V. Ill.^ma di essermi pervenuta la gradita nota al margine riportata, dichiarandole che da mia parte sarà fatta tutta l'opera necessaria presso il Consiglio Provinciale, perchè le aspirazioni di codesta Provincia, tendenti alla effettuazione della Ferrovia Avellino-Ponte S.^a Venere, sieno assecondate.

Pel Prefetto Presidente — *Medre*

Nota, 16 maggio 1872, del Ministro de' Lavori Pubblici al Presidente del Consiglio Provinciale di P.^to U.^a

Ministero dei lavori pubblici — *Segretariato generale — N. 9995|3869 — Divisione 7ª — Risposta alla nota del 9 maggio, n.° 1674 — All' Ill.° sig. Presidente del Consiglio Provinciale di Avellino* — Roma, addì 16 maggio 1872.

Nessuna proposta concreta è stata presentata a questo Ministero per la concessione di una ferrovia da Avellino a Ponte S.^a Venere, dopo le dichiarazioni fatte ai signori Gargiulo e Adamo, colle note 27 febbraio e 27 marzo del passato 1871, delle quali il sottoscritto ebbe a far cenno nella sua nota 10 ottobre successivo indirizzata alla S. V. Ill.^ma

Si informa di ciò la S. V. in risposta alla di lei nota del 9 corrente mese.

Per il Ministro — *E. Marsano*

Nota, 19 Maggio 1872, del Presidente del Cons.° Provinciale di P.ᵗᵒ U.ᵃ al Ministro de' Lavori Pubblici.

Avellino 19 maggio 1872 — *N. 1676 — A Sua Eccellenza il Ministro dei Lavori Pubblici.*

Eccellenza — Mi è pervenuta la sua nota dei 16 andante intorno alla ferrovia Avellino-Ponte Santa Venere, responsiva al mio rapporto dei 9 andante, N° 1674.

Giova sperare, che questa risposta dell'E. V. non fosse pura conseguenza dell' altro mio Foglio dei 13 di detto mese N° 1675, perchè dai dettagli di questo documento risulta chiaramente la base di ciò che richiedeva cotesto Real ministero con la Nota direttami in data dei 10 dello scorso ottobre. Con questa occasione mi è grato affermare, che il sig. Prefetto di Foggia con Nota dei 13 corrente maggio, N° 1220, mi ha assicurato di adoperare i suoi buoni uffici presso il Consiglio Provinciale di Capitanata, e son sicuro, che eguale cooperazione non mi mancherà per parte dei signori Prefetti di Salerno e di Potenza — Premesso tutto ciò l' autorevole intervento del Governo è perentoriamente necessario, perchè i signori Adamo e Gargiulo già presentarono al Ministero il progetto d'arte della ferrovia da Avellino a Ponte Santa-Venere, corredato di una relazione contenente i dettagli tecnici ed economici della impresa; e per altro verso le Provincie interessate già si agitano per la formazione di un capitale collettivo di un sussidio a fondo perduto, come risulta dalla citata mia Nota dei 13 andante.

Trattandosi però di un' opera d' interesse eminentemente Nazionale, tanto dal lato strategico, che dal lato economico, è mestieri, che il governo pronunzii utilmente ed autorevolmente la sua parola per raggiungere, se non altro, lo scopo di utilità incarnato nella unità di

azione per le necessarie trattative tra le provincie cointeressate.

Per raggiungersi completamente gli estremi richiesti dalla citata Nota ministeriale bisogna completare utilmente le trattative con le province consorelle : bisogna sapersi le esplicite intenzioni del governo sul riguardo, per presentarsi alla definitiva approvazione del Consiglio Provinciale di Principato Ultra una pratica plenariamente compiuta.

Giova da ultimo avvertire, che la offerta Gargiulo, presentata a questa Provincia, è corredata di una cauzione di lire cinquantamila, e che gli stessi Gargiulo ed Adamo hanno formalmente asserito di essere pronti a prestare al Governo la cauzione richiesta dai Regolamenti dello Stato.

Insomma, se la benefica ingerenza del Governo non viene meno, sembra, che da per ogni dove spira un vento favorevole alla impresa, che si presenta circondata da un' aureola di solennità e d'importanza, illustrata dal volentieroso sacrifizio derivante dal voto dei Corpi elettivi. Da ultimo conchiudo dichiarando esplicitamente al Governo, che su questo affare non è compatibile una risposta qualunque evasiva, perchè implica lo svolgimento di un importante interesse Nazionale e locale, sul quale, tra non molto, i Deputati delle Provincie interessate porteranno la quistione in Parlamento, se risulterà essere insufficiente la via amministrativa.

Quanto a me, sotto il peso della responsabilità d' iniziare queste trattative, dichiaro, che con tutta la possibile cordialità non mi arresterò dinanzi a qualunque ostacolo e, se sarò destituito di qualunque aiuto, dichiarerò netta la posizione, con tutt'i mezzi che mi dettano la mia civiltà e la mia posizione sociale. Il Governo dovrebbe esser persuaso che tra lo sviluppo progressivo

dei varî interessi nelle svariate località Italiane, e trai più cruenti sacrifizî, che fanno le popolazioni per rispetto al benessere comune, nessuno benchè minimo interesse può restare impunemente negletto.

Il Presidente — *Capozzi.*

Nota, 26 Maggio 1872, del Ministero dei Lavori Pubblici al Presidente del Consiglio Provinciale di Pr.^te U.^a

Ministero dei lavori pubblici — *Segretariato generale. N. 10738, 4153 — Divisione 7.ª — Risposta alla nota dell' 11 maggio, n.° 1676 — All'Ill.° Sig. Presidente del Consiglio Provinciale di Avellino*—Roma, addì 26 maggio 1872.

Colla nota 19 di questo mese, N.° 1676, la S.V. Ill.^ma ha fatto istanza perchè questo Ministero dichiari se, e quale quota di concorso, intende il Ministero di dare per la costruzione di una ferrovia da Avellino a Ponte Santa Venere, da eseguirsi a cura di diversi Corpi morali interessati, riuniti in consorzio.

In risposta, deve il sottoscritto manifestare alla S. V. Ill.^ma che sino a quando non saranno conosciute le deliberazioni del Parlamento, intorno alla proposta che il Governo ha assunto l'impegno di presentare, per il complemento della rete ferroviaria del regno, questo Ministero non è al caso di fare alcuna dichiarazione. — Per il Ministro—*G. Marsano.*

Nota, 29 Maggio 1872, del Presidente del Cons.° Provinciale di Pr.^te U.^a al Ministro de' Lavori Pubblici.

Camera dei Deputati — Roma 29 Maggio 1872 — *A S. E. Il Ministro dei Lavori Pubblici — Roma.*

Eccellenza — In continuazione della mia nota dei 19 cadente mese, N.° 1676, in ordine alla proposta di Ferro-

via d'Avellino a Ponte Santa Venere, e dopo di aver letta la riverita Ministeriale dei 26 detto mese, Num. 10738/4153, Div. 7.ª, mi occorre osservare due cose:

1.° Con la succitata mia nota io faceva non solo interrogazioni sul possibile concorso del Governo, ma richiedeva che lo stesso interponesse genericamente la sua autorità presso i Prefetti di Salerno. di Potenza e di Foggia, perchè presso i rispettivi Consigli Provinciali patrocinassero la richiesta che ha fatta la Provincia di Avellino per creare questo capitale collettivo di concorso per parte dei Corpi morali cointeressati. Ecco perchè insisto a dare questa seconda preghiera alla E. V.

2.° Insisteva per studiarsi di vedere, se fosse il caso di dare un concorso con quei fondi, dei quali può disporre il Governo in base della legge di Agosto 1870, la quale in questa ipotesi escluderebbe il bisogno di una legge speciale.

In ogni modo insisto più specialmente sulla prima preghiera, e vi aggiungo l'altra di volere il Governo fare studiare se nella enunciata linea può comprendersi quella strategica testè enunciata in Parlamento, per congiungere Avellino ad Eboli-Potenza, passando per la riva destra del Sabato, del Calore, del Freddano, territorio tra Lioni e Montella, Battipaglia, Eboli ec.

Per regola delle pratiche relative mi dia l'onore di un riscontro.

Il Presidente del Consiglio Provinciale di Avellino — *Michele Capozzi.*

Telegrammi ai Prefetti di Salerno, di Foggia, di Potenza, ed al Ministro de' Lavori Pubblici.

1° *Prefetto Salerno* — Prego accusare ricezione mia nota 13 maggio 1872, circa ferrovia Avellino-Ponte San-

ta Venere—Presidente Consiglio Provinciale Avellino—*Capozzi.*

Telegrafi dello Stato N. 857 — Avellino 6 giugno 1872, ore 13. 5. Ricevuto per un telegramma di parole 20 per Salerno Lire 1,50.

2.° *Prefetto Foggia* — Prego accusare ricezione mia nota 13 maggio 1872 N. 1675, circa ferrovia Avellino-Santa Venere —Presidente Consig. Prov. Avellino—*Capozzi.*

Telegrafi dello Stato N. 858—Avellino 6 giugno 1872, ore 13, 5 — Ricevuto per un telegramma di parole 22 per Foggia Lire 1,70.

3.° *Prefetto Potenza* — Prego accusare ricezione mia nota 13 maggio 1872, N. 1675, ferrovia Avellino-Santa Venere—Presidente Consiglio Prov. Avellino — *Capozzi.*

Telegrafi dallo Stato — N. 859 — Avellino 6 giugno 1872, ore 13, 5 — Ricevuto per un telegramma di parole 22 per Potenza Lire 1,70.

4.° *Ministro Lavori Pubblici* — *Roma* — Prego rispondere mia nota 29 caduto maggio circa ferrovia Laura-Solofra-Avellino, e Avellino-Santa Venere — Presidente Consiglio Prov. Avellino — *Capozzi.*

Telegrafi dello Stato — N. 860 — Avellino 6 giugno 1872, ore 13. 5, — Ricevuto per un telegramma di parole 25 per Roma Lire 2.

Nota, 6 Giugno 1872, del Prefetto di Foggia al Presidente del Consiglio Provinciale di Pr.[to] U.[a]

Regno d' italia — *Amministrazione Provinciale di Capitanata — 1ª Divisione — N° 1451 — Oggetto — Ferrovia Avellino — Ponte S.ª Venere — Al Sig. Presidente del Consiglio Provinciale di Principato Ultra — Avellino* — Foggia 6 giugno 1872.

La pregevole sua nota del 13 maggio ultimo scorso, N.° 1675, mi pervenne puntualmente. Se non Le venne accusata esplicita ricezione, lo fu in considerazione che con la medesima data del 13, N° 1220, le si fecero assicurazioni che alla riunione di questo Consiglio Provinciale si sarebbe proposto l' affare, di cui al margine, e ciò in dipendenza dell' altra sua nota del 9 detto mese di maggio, N° 1674, risguardante il medesimo oggetto.

Così mi onoro ripetere al telegramma indirettomi oggi stesso. Pel Prefetto Presidente.

Telegramma del Prefetto di Potenza al Presidente del Consiglio Provinciale di Pr.[to] U.[a]

Telegrafi dello Stato — 816 — Destinazione Avellino — Provenienza Potenza — Presidente Consiglio provinciale Avellino — Ricevuta sua nota. Pende avanti deputazione. Comunicherò risultato — Prefetto, *Berardi*.

Nota, 7 Giugno 1872, del Prefetto di Salerno al Presidente del Consiglio Provinciale di Avellino.

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DEL PRINCIPATO CITERIORE—*N. 1270 — Oggetto — Linea ferroviaria Avellino-Ponte S.ª Venere*—Salerno 7 giugno 1872.

Nel giorno 9 dello scorso maggio pervenne regolarmente a questo Ufficio la controscritta di Lei nota, relativa all'oggetto al margine indicato. La Deputazione Provinciale, alla quale fu immediatamente comunicata, quantunque avesse presa in seria considerazione la dimanda nella nota medesima contenuta, pure trovò indispensabile riferirne al Consiglio per ragion di competenza; sicchè questo affare trovavasi compreso fra quelli, pe' quali il Consiglio stesso era chiamato a deliberare nella riunione straordinaria, che trovavasi fissata pel giorno 17 corrente, e fu questo il motivo, pel quale mi era riserbato di scriverne alla S. V. Ill.ᵐᵃ dopo le determinazioni, che il sullodato Consiglio avrebbe preso al riguardo. Ora però debbo manifestare che la detta riunione straordinaria non avrà più luogo, essendo stato questo Consiglio Provinciale sciolto per irregolarità avvenuta nell' annuale rinnovazione del quinto de'suoi membri. La S. V. pertanto comprenderà facilmente come siffatto incidente dovrà naturalmente ritardare la risoluzione dell'affare, che interessa codesta Provincia, dovendosi attendere che il Consiglio sia ricostituito mediante novelle elezioni generali, ed è a supporre, che la sua riunione non potrà aver luogo prima della sessione ordinaria di Settembre prossimo.

Ad ogni modo se, dopo le dette elezioni, si riconoscerà il bisogno di una riunione straordinaria, io farò

istanze presso la Deputazione Provinciale, che dovrà anch'essa essere rieletta, perchè fra gli affari a proporsi sia compreso quello, che formò oggetto della nota suindicata.

Il Prefetto Presidente — *G. Belli.*

Istanza de' signori Gargiulo ed Adamo al Consiglio Provinciale di Avellino.

F. Gargiulo C. Adamo e C.—Ferrovia Irpina—*Onorevolissimi Signori Presidente e Consiglieri Provinciali di Avellino.*

I sottoscritti Ingegneri Ferdinando Gargiulo ed Avv. Cristoforo Adamo, elettivamente domiciliati per questa pratica nella Casa Comunale di Avellino, giusta la notificazione del 7 Maggio 1872 per l' usciere Giovanni Lucente, sommettono alle S. V. Ill.me:

Che con atto del 26 luglio 1871 proposero a codesta rispettabile Amministrazione Provinciale la costruzione ed esercizio del tronco di strada ferrata da Avellino a Ponte Santa Venere, del quale aveano dimandata la concessione al Governo con sottomissioni del 12 e 15 febbraio 1871, e richiesero che questa ragguardevole Provincia, ottemperando a' voti espressi dall' Ecc.mo Signor Ministro de'LL. PP. con le riverite Note del 27 Febbraio e 27 Marzo 1871, dichiarasse la sua adesione al progetto, e la buona volontà di concorrere all' assicurazione del capitale necessario, nel modo proposto da' sottoscritti.

Che le S. V. Ill.me, con lodevole deliberazione consiliare del 26 Settembre 1871, presero in considerazione unicamente la proposta degli esponenti Gargiulo ed Adamo, fra tutte quelle che gliene erano state presentate per l'oggetto medesimo, e nominarono una Commissione

nel loro seno per studiarne, e definirne le modalità e sviluppo, previo però il deposito di una cauzione di Lire 50 mila in appoggio e garentia della serietà della pratica.

Che per gli effetti di tale disposizione i sottoscritti si affrettarono a presentare un certificato di rendita Italiana di L. 3400, corrispondente al valor capitale di L. 50 mila effettive al corso di Borsa — Quale somma fu vincolata in data 25 febbraio 1872, in appoggio e garenzia della loro dimanda, a mente della prelodata deliberazione 26 settembre 1871.

Che riunitasi la precennata commissione, con intervento del sig. Prefetto della Provincia, ed esaminato quanto era necessario e conveniente di osservare, con unanime deliberazione del 1° maggio p. p. rigettò un altro progetto di ferrovia economica, propostogli da un signor Fantacchiotti, ed accogliendo quello per ferrovia ordinaria proposto da sottoscritti Gargiulo ed Adamo, domandò all' onorevole sig. Presidente del Consiglio Provinciale, e Presidente di detta Commissione, la cura di concordarne e definirne le proporzioni e modalità di concorso per la formazione del capitale necessario.

Ora in vista di ciò i sottoscritti Ingegnere F. Gargiulo ed avv. C. Adamo, avendo preso atto dell'enunciata deliberazione del 1 maggio corrente anno 1872, ed in seguito di conferenze avute per l'affare in esame con l'Onorevole comm. sig. M. Capozzi, Presidente del consiglio Provinciale di Avellino, delegato per l' oggetto dalla Commissione come sopra, con la presente riconfermano la proposta da essi fatta con l' enunciata sottomissione del 26 luglio 1871, e sviluppando i concetti in essa cennati, dichiarano quanto segue:

1° La concessione cioè la costruzione, impianto ed esercizio della strada ferrata, di cui si tratta, da Avellino a

Ponte S.ª Venere, denominata Irpina, sarà assunta ed eseguita da' sottoscritti a tutta di loro spesa, rischio ed utile.

2° Questo tronco di ferrovia, del quale si alliga la pianta ridotta (N° 1) del tracciato di massima, che si trova già depositata presso il Ministero de LL. PP. con le varianti aggiunzioni, e prolungamenti che sono stati e saranno stimati necessarî o convenienti nell' interesse tecnico ed economico de' lavori e delle località che vi sono interessate, si diparte ad Avellino dal punto stesso dove per effetto della Legge 28 agosto 1870 la Società delle strade ferrate Romane deve impiantare la stazione pel prolungamento della linea Laura-Solofra-Avellino, e mette capo a Ponte Santa Venere, ove si attacca al prolungamento della linea Foggia-Candela-Ponte Santa Venere, che in virtù della detta Legge dev'essere eseguito dalla Società delle strade ferrate Meridionali.

3° La costruzione ed esercizio di questo tronco di ferrovia sarà fatta in condizioni ordinarie, come quelle delle grandi linee alle quali serve di congiunzione, secondo le norme volute dalla legge per le opere pubbliche del 20 marzo 1865, e capitolato speciale di oneri per lo atto di concessione del quale si alliga lo schema (N° 2), salvo quanto potrà essere imposto e sarà conveniente concordare per l' oggetto col Ministero e Consiglio Superiore de LL. PP.

4° La strada ferrata in esame percorre la lunghezza di circa Kilom. 130. L' importo medio de' lavori per la costruzione della ferrovia in parola si garentisce da sottoscritti per L. 200 mila a Kilom., tutto compreso.

5° L' ammontare capitale necessario per la costruzione ed impianto di questo tronco di strada ferrata sarà provveduto da' sottoscritti Gargiulo ed Adamo, deduzione fatta delle sovvenzioni effettive che lo Stato, le

Provincie, i Comuni ed altri Enti morali interessati dovran contribuire, a fondo perduto, per l'oggetto in esame; nel senso che la somma di tali sovvenzioni dovrà ragguagliare una cifra corrispondente alla metà, per lo meno, del precennato ammontare capitale necesario per la concessione di cui si versa.

6° Questa metà capitale a doversi contribuire per sovvenzioni da detti Corpi morali, potrà essere da questi pagata durante i lavori ed ammanimenti per la strada ferrata per cui si tratta, secondo gli avanzamenti degli stessi, od in periodo di anni 45, posteriore all'apertura dell'esercizio della ferrovia medesima, con un sistema di ammortamento al tasso e condizioni di dettaglio da convenirsi.

7° Oltre la cauzione provvisoria di L. 50mila, data alla Provincia di Avellino, i sottoscritti sono pronti nella stipula dell'atto di Concessione, in base delle soprarticolate assicurazioni del capitale; dare anche al Governo la conveniente cauzione definitiva nelle proporzioni e modalità che saran concordate.

8° I sottoscritti si riserbano denunciare a suo tempo la Banca che assumerà per essi l'operazione finanziaria, con le opportune modalità onde provvedere il capitale necessario assicurato come sopra.

Avellino 8 Giugno 1872 — Firmati — *Ferdinando Gargiulo* e *Cristofaro Adamo.*

Schema del Capitolato annesso all' atto di Concessione della Ferrovia Irpina, affidata a' signori Ingegnere Ferdinando Gargiulo ed Avv. Cristofaro Adamo.

F. Gargiulo, C. Adamo e Compagnia — Ferrovia Irpina—Ufficio in Napoli - 29, Vicoletto Avvocata al Mercatello.

§ 1. — *Tracciato, pendenza e Stazioni.*

Art. 1. I concessionarî signori Gargiulo ed Adamo si obbligano di costruire e di dare ultimata, nel termine di cui nell'atto di Concessione, una strada ferrata che da Avellino metta al Ponte Santa Venere, denominata Irpina, della lunghezza di circa chilometri 130.

Art. 2. La costruzione di questa linea ferroviaria sarà in base del progetto di massima, redatto dall'Ingegnere Ferdinando Gargiulo e presentato dai Concessionarî al Ministero dei Lavori Pubblici, con le varianti aggiunzioni e prolungamenti che nello studio particolareggiato, sono stati e saranno stimati necessarî o convenienti dai Concessionarî nell' interesse tecnico ed economico delle località che vi sono interessate, ed approvate dal Ministero de' LL. PP., onde renderlo definitivo.

Art. 3. Il tracciato determinato dal progetto definitivo potrà nel corso dell'esecuzione subire quelle variazioni che fossero proposte dai Concessionarî e dal Ministero ritenute convenienti; queste variazioni però debbono conformarsi alle seguenti prescrizioni di massima:

A — Le variazioni sul tracciato planimetrico non debbono scostarsi, dall'una e dall'altra parte, oltre i 200 metri dal tracciato medesimo del progetto di massima reso dfienitivo.

B — Per le curve non deve oltrepassarsi il raggio minore di 350 a 400 metri, però nel passaggio degli Appennini sono tollerati i raggi fino al limite minimo di 300 metri. Per passaggio degli Appennini s'intende il tratto compreso fra la Stazione di Atripalda e la Stazione di Lioni.

C — Saranno ammesse nei tratti comuni pendenze fino al 15 per 1000 nella linea e del 2 per 1000 nelle stazioni, però nel passaggio degli Appennini, nei limiti di cui sopra, potranno aumentarsi le pendenze, senza però eccedere mai la pendenza massima del 25 per 1000. Il profilo sarà regolato in modo che il passaggio da una pendenza all'altra si operi gradatamente, e che un tratto orizzontale sufficiente sia interposto all'incontro delle contropendenze.

Art. 4. Per il servizio della strada ferrata sarà disposto un numero conveniente di Stazioni.

I fabbricati di queste saranno eseguiti sopra moduli che verranno dal Governo approvati. Rimane però stabilito che in quanto ai fabbricati delle Stazioni, alle case ed ai caselli di guardia, la spesa complessiva non potrà eccedere in media la somma di L. 10,000 per chilometro.

Art. 5. Nel caso che questa ferrovia incontri un prolungamento di altre ferrovie in costruzione od esercizio, i Concessionarî dovranno intendersi con le rispettive Società concessionarie, per rendere all'occorrenza comuni le stazioni, ne'punti d'incontro, e per operarvi il servizio cumulativo, a spese proporzionalmente comuni. Nel caso in cui le intelligenze amichevoli non potessero avere effetto si dovrà ricorrere al giudizio di arbitri, in conformità del disposto dall'art. 27 della Legge già citata del 20 marzo 1865.

§ 2. — *Norme per la costruzione del Corpo stradale. delle opere d' arti e dei fabbricati.*

La strada sarà costruita ad un solo binario, coi raddoppiamenti però che saranno riconosciuti necessarî nelle Stazioni per lo scambio dei convogli, ed il pronto, sicuro e completo servizio dei viaggiatori e delle merci.

Art. 7. La strada ferrata a livello in cui va imposta la massicciata libera avrà la larghezza di metri 5,50. Nei tratti in cui la via corre in trincea, la massicciata potrà essere a forma incassata ed essere sostenuta da muretti laterali. In questo caso la larghezza in cima della massicciata sarà di m. 4,30, compresovi lo spessore dei muretti. Nei tratti a metà costa, la massicciata avrà la stessa larghezza, sempre compresi i muretti o muri di sostegno. Finalmente nei riporti maggiori di 8 metri la massicciata potrà essere incassata e la piattaforma avrà la larghezza di metri 4,50. Il corpo stradale sarà fiancheggiato da fossi sufficienti per lo scolo delle acque nei tratti in trincee o a livello.

Art. 8. Le scarpe dei rilevati non potranno avere meno di m. 1 1[2 di base per 1 di altezza. Quelle delle trincee avranno l' inclinazione dell' 1 per 1, se in terra e di $^{1}/_{10}$ se in roccia. Se però la natura franosa della terra lo esigesse, questa proporzione, dovrà essere aumentata a norma delle circostanze. Se la qualità della terra posta in rilevato fosse tale da non consentire la vegetazione, le scarpe dovranno essere coperte di uno strato di buona terra per la grossezza di metri 0,10 e seminata con erba medica.

Art. 9. È accordata ai concessionarî la facoltà di occupare colla ferrovia tutta o parte della sede delle strade nazionali e di altre strade ordinarie, esistenti in quei tratti

nei quali la ferrovia dovrebbe passare in prossimità delle strade predette, a condizione però che queste strade ordinarie vengano ristabilite con una conveniente larghezza che sarà non minore di metri 5,50, trattandosi di strade nazionali: e qualora lo esiga la sicurezza pubblica, le due vie saranno separate da ripari di conveniente dimensione e robustezza.

I Concessionari potranno anche valersi per la ferrovia dei ponti ed altre opere d'arte delle suddette strade, facendovi nel caso gli accorrenti lavori di consolidamento e di allargamento.

Nei casi in parola, ristabilite le comunicazioni ordinarie con le convenienti larghezze, la larghezza della ferrovia non potrà essere inferiore a metri 3,50, quale è segnata alle tavole N.[i] 14 e 15 dei tipi autografati del Commissariato Governativo per le Ferrovie Meridionali.

Art. 10. Nei siti in cui la differenza fra i livelli rispettivi della strada ferrata ed una strada ordinaria sia tale che consenta di potere con una moderata spesa procurare la traversata con un cavalcavia o sottovia, questo modo di attraversamento dovrà essere preferito — In tal caso si dovrà conservare alle strade Nazionali in questi passaggi la larghezza di metri 6, e quella di metri 5 o di 4 alle strade comunali, secondo la loro importanza.

Art. 11. Per la continuità delle comunicazioni ordinarie intersecate dalle ferrovia, nei siti in cui la superficie naturale del terreno, o il livello delle strade esistenti intersecate hanno, rispetto alla ferrovia, una differenza di livello più o meno grande, ma non sufficiente perchè convenga praticarvi dei sottovia o dei cavalcavia, è concesso lo stabilimento di passaggi a livello, i quali dovranno essere muniti di barriere disposte secondo l' importanza loro.

Per le strade Nazionali la larghezza libera del passag-

gio non potrà essere minore di metri sei — Si darà accesso a questi passaggi mediante rampe, d'inclinazione più o meno dolce secondo l'importanza delle strade esistenti.

Le parti rialzate od abbassate di tali strade saranno coperte di acconci materiali, in conformità dei tronchi comunicativi delle strade medesime.

Art. 12. La larghezza delle gallerie sarà di metri 5, fra i piedritti a livello dei regoli, e l'asse delle medesime dovrà coincidere con quello della via — L'altezza sotto la chiave dei volti delle gallerie coperte sarà almeno di metri 5,50 misurati dal livello superiore dei regoli.

Nel caso che la natura dei terreni, in cui dovranno aprirsi tali gallerie, presentasse pericolo di frane e di filtrazioni, i concessionarî saranno tenuti a prevenirne e contenerne le conseguenze col mezzo di solide ed acconce opere.

Art. 13. I lavori di ogni genere, indistintamente in conformità dei progetti approvati, saranno eseguiti con tutta la cura e perfezione richiesta dalle buone opere d'arte, esclusa ogni parte di lusso o di semplice apparenza, secondo le prescrizioni particolari dei progetti stessi.

I ponti, viadotti etc. di luce maggiore di 10 metri, potranno essere costruiti con spalle e muratura ordinaria, e con travatura in ferro o in legname, secondo che ne sarà giustificata la convenienza. Per le opere secondarie come ponti, ponticelli, non aventi maggior luce di dieci metri, piccoli sifoni, passaggi a livello per le strade comunali, case cantoniere, e casotti di guardia, basterà che sieno presentati i moduli normali, secondo le varie loro grandezze che, approvati dal Governo, saranno poi applicati nei varî siti a cui sono destinati.

Art. 14. Le case cantoniere, nei limiti di spesa di cui

innanzi, sia che facciano servizio esclusivo, sia che possano conciliarsi col servizio di custodia di un passaggio a livello, dovranno essere in tal numero e così collocate che se ne trovi una ad ogni 1200 metri al più. Nelle curve non potranno mai essere più distanti di 1000 metri.

Art. 15. La ferrovia sarà chiusa e separata dalle proprietà limitrofe con siepi di acacia o di spino bianco o con muretti a secco dell' altezza di metri 0,80 per tutta la sua lunghezza.

Saranno dai Concessionarî piantati termini divisorî fra la proprietà stradale e quella limitrofa.

Art. 16. Il Governo farà sorvegliare la buona esecuzione dei lavori per mezzo di un Commissario tecnico, in applicazione dell' Art. 287 della vigente legge sui lavori pubblici.

§. 3.° — *Massicciata, armamento, materiale fisso e telegrafo.*

Art. 17. La massicciata, composta di ghiaia naturale di petrisco, mondo di terra, della migliore qualità, avrà in base una larghezza non minore di metri quattro, sarà alta centimetri 50 e disposta con la scarpa dell' 1 per 1, nei tratti di via libera sorgerà sul piano superiore della piattaforma senza rinfranchi di banchine.

Art. 18. L'armamento sarà fatto sopra traversine della lunghezza non minore di m. 2,60 spaziate mediamente non più di m. 0,90 da mezzo a mezzo se di legno dolce ingettato, e di metri 2,50, spaziate mediamente un metro, se di quercia—Le traversine intermedie potranno essere semicilindriche, con le dimensioni di centimetri 25 in larghezza per centimetri 12 1[2 di grossezza in mezzo. Quelle di congiunzione all' unione di due spranghe di regoli avranno le stesse misure di larghezza e di grossezza, ma questa grossezza sarà uniforme, cioè la

sezione delle traversine sarà rettangolare—Le traversine tutte saranno di legname sano e di essenza forte, a meno che non siano preparate con sostanze conservatrici.

Art. 19. Le guide di ferro saranno di buona qualità. La lunghezza di queste guide e il loro sistema di unione sarà conforme a quello attualmente adoperato dalla Società delle Ferrovie Romane.

Art. 20. Gli sviatoi per passaggi dall' un' all' altro binario dovranno essere stabiliti secondo i migliori sistemi adottati sulla rete delle Ferrovie Romane.

Art. 21. Le stazioni, sempre nei limiti precedentemente detti, secondo la loro maggiore o minore importanza, oltre al raddoppio dei binarî coi necessari sviatoi, saranno provvedute delle piattaforme, grue, bilance, vasca di acqua per alimentare le caldaie, e di quanto possa occorrere pel pubblico servizio delle medesime.

Tuttoquesto materiale sarà di buona qualità e costrutto secondo i migliori modelli.

Art. 22. Dovrà lungo la ferrovia essere stabilita una linea telegrafica ad unico filo, con quel numero di ufficî che il Governo reputerà necessarî ad assicurare il buon andamento dell'esercizio della ferrovia medesima.

La linea di che è parola sarà costruita, e gli ufficî saranno stabiliti a proprie spese dei Concessionarî, secondo un progetto che dovran presentare alla Direzione Generale dei Telegrafi dello Stato, cui n' è riservata l' approvazione.

Il filo telegrafico per la ferrovia dovrà essere collegato alla rete telegrafica governativa, nelle località e nel modo che sarà dalla medesima Direzione Generale designato.

Quest' ultima potrà assumere la costruzione a propria cura della linea telegrafica predetta, mediante un corrispettivo da convenire.

Il Governo riservasi il dritto di appoggiare gratuitamente i suoi fili telegrafici sulla linea costruita per servizio della ferrovia.

La manutenzione della linea telegrafica verrà fatta alle condizioni che, all'epoca dell'apertura all'esercizio della ferrovia, saranno in vigore per la manutenzione delle linee telegrafiche sulla rete delle Ferrovie Romane.

§. 4.° — *Obblighi ed Oneri annessi alla Concessione.*

Art. 23. La cauzione primordiale nonchè la cauzione definitiva sono nelle cifre indicate nell' atto di concessione.

Le epoche e modalità del rispettivo deposito sono anche determinate dal detto atto di concessione.

Art. 24. Il deposito suddetto della cauzione definitiva verrà restituita in rate non minore di L. 5000, valor nominale, quando i concessionarî facciano constare con atti autentici di terreni acquistati, di lavori eseguiti e di materiali provvisti, pel doppio almeno di ciascuna rata da restituirsi ; salvo l' ultima rata che sarà ritenuta fino al collaudo definitivo della strada.

Art. 25. I lavori di costruzione della strada ferrata dovranno essere intrapresi ed ultimati nei termini e condizioni sancite nel ripetuto atto di Concessione , salvo che i concessionarî nel termine e modi richiesti dal susseguente art. 26, facciano constare d' impedimento per torza maggiore o per casi indipendenti dalla loro volontà, nelle quali ipotesi il governo potrà concedere delle proroghe.

Art. 26. All' effetto di constatare i casi di forza maggiore , i Concessionarî dovranno, nei trenta giorni a datare dall'evento o dalle circostanze che avranno im-

pedito l'adempimento delle condizioni stipulate, darne avviso al Ministero dei Lavori pubblici; ed ove così richieda, provarne la realtà e le conseguenze. In difetto i Concessionarî potranno essere considerati come decaduti da ogni eccezione dipendente da forza maggiore.

Art. 27. Nel periodo di tre anni dal giorno della partecipazione della generale approvazione del progetto esecutivo della strada, a mente del precitato atto di concessione, la detta strada dovrà essere completa per tutt' i lavori necessarî all' esercizio; quindi dovrà essere armata e fornita di tutti gli attrezzi e provvista di una linea telegrafica, in guisa che possa essere aperta all'esercizio in modo sicuro e permanente.

È però accordato il termine di un anno successivo all' apertura dell' esercizio, per eseguire quei lavori, che non essendo assolutamente necessarî per il regolare e sicuro esercizio, si trovassero incompiuti al momento che sarà attivata la linea. Questi termini potranno essere dal Governo prorogati per giuste cause.

Art. 28. Le spese per la sorveglianza e pel collaudo dei lavori, del pari che per il controllo dell'esercizio, saranno sostenute dai Concessionarî, mediante il versamento al pubblico tesoro della somma di annue L. 800 durante la costruzione, dal periodo innanzi detto, e di L. 60 per ciascun Chilometro di strada durante l' esercizio (1). — Avellino 8 giugno 1872 — *Ferdinando Gargiulo — Cristoforo Adamo.*

(1) La disamina di questo Capitolato, con gli altri articoli di sviluppo, che per brevità si tralasciano, spetta al Ministero dei LL. PP.

Nota, 9 giugno 1872, del Presidente del Consiglio Provinciale di P.to Ultra al Ministro dei LL. PP.

Avellino 9 giugno 1871 — N.° 2013 — *A S. E. Il Ministro dei Lavori Pubblici* — *Roma* — Eccellenza — Leggo con riconoscenza la sua lettera privata dei 7 andante, che risponde complessivamente alle mie note officiali, datate da Roma ai 29 dello scorso maggio ; però io che ò il mandato dal Consiglio Provinciale di espletare perentoriamente le pratiche per la costituzione di un capitale collettivo tra Governo e Provincie cointeressate per la costruzione di una ferrovia da Avellino a Ponte Santa Venere, son costretto a pregare il Governo di volermi dare una risposta più categorica ed esplicita su quanto io dimandava per questo speciale obbietto con la detta mia nota de' 29 maggio, che prego l'E. V. di voler rileggere con benignità. — Il Presidente — *M. Capozzi.*

Telegramma del Presidente del Consiglio Provinciale di P.to U.a al Prefetto di Potenza.

9 Giugno 1872 — Prefetto — Potenza — Ricevuto un suo telegramma — Prego attendere tra pochi giorni altro mio plico, ferrovia Avellino Santa Venere, per proporla Deputazione Provinciale — Presidente Consiglio Provinciale Avellino — *M. Capozzi.*

Nota, 12 giugno 1872, del Presidente del Consiglio Provinciale di P.to Ultra a' Prefetti di Salerno, Potenza e Foggia.

Avellino 12 Giugno 1872 — N.° 2045 — *A' Signori Prefetti di Salerno, Potenza e Foggia* — In continuazione di

precedente corrispondenza mi onoro trasmettere alla S.ª V.ª Ill.ᵐᵃ, in copia conforme, tre allegati presentatimi da' Signori Gargiulo ed Adamo in ordine alla ferrovia Avellino-Santa Venere consistenti nel lucido del profilo, nel Capitolato dell'Impresa ed in una dichiarazione dei principali capi su' quali cader debbono le trattative tra le Provincie cointeressate ed i cennati offerenti. La prego usarmi la cortesia d'un riscontro di ricevuta. — Il Presidente — *M. Capozzi.*

N. B. A' Prefetti di Salerno e di Potenza si aggiunse:
« Viste le recenti dichiarazioni fatte da Ministri in Parlamen-
« to circa una ferrovia strategica che congiunga Avellino per
« Eboli a Potenza, io per accrescere valore alla linea Avellino-
« Santa Venere ò significato al Governo che questa ferrovia per
« buona parte può servire al concetto strategico, per compiere la
« cennata congiunzione, ed ò pregato che si ordinassero gli studi
« relativi — Sarei lieto se alla mia povera voce si unisse quella
« autorevolissima della S.ª V.ª e della On. Rappresentanza di co-
« testa Provincia. » — *M. Capozzi.*

Relazione del Presidente del Consiglio Provinciale di P.ᵗᵒ U.ª alla Commissione governativa per la classificazione e complemento delle ferrovie del regno.

All'Onorevole Comm. Depretis Presidente della Commissione per la classificazione e completamento delle ferrovie del Regno d'Italia.

Signore—Con decreto 30 gennaio dello scorso anno veniva nominata una Commissione con incarico di studiare un disegno di legge regolatore di tutte le opere ferroviarie che rimangono ad eseguirsi nel Regno. La S. V. On., qual Presidente della stessa, ed in adempimento dello incarico ricevuto, si rivolse con circolare de' 7 febbraio 1871 alle Rappresentanze Provinciali per ottenere le notizie al riguardo.

Nello interesse di questa Provincia mi è di supremo dovere rivolgere alla S. V. On. i seguenti rilievi, per richiamare l'attenzione ed il concorso del Governo sull'importante tronco di ferrovia Avellino-Ponte Santa Venere, una delle linee più interessanti pel completamento della rete delle ferrovie meridionali. E confido che Ella che, da gran tempo e strenuamente, al Parlamento ed al Potere à propugnato gl' interessi economici di queste Provincie, vorrà confortarli del suo valevole appoggio.

La S. V. On. conosce pur troppo che i Poteri dello Stato, per effetto e pratica attuazione di quanto veniva disposto con la legge 28 agosto 1870, vollero con la nomina della Commissione, degnamente preseduta da Lei, che venisse profondamente studiata l' importante quistione delle ferrovie Italiane, per prendere con piena conoscenza, nel triennio ch' è di già molto inoltrato, le diffinitive provvidenze, sia sobbarcandosi lo Stato alla spesa totale delle costruzioni, per talune di esse, sia concorrendo per altre con sussidî proporzionali alla rispettiva importanza.

Le Rappresentanze Provinciali dell' Italia tutta erano nell' obbligo di fornire alla prelodata Commissione gli elementi speciali e locali, perchè potesse dare un risultato serio e conclusioni improntate a'più stretti sensi di giustizia.

Non val dire come tutte le Provincie sieno commosse nello attendere questo verdetto che decide dello avvenire economico di un paese.

Però quelle dell' Italia Settentrionale e Centrale , per ragioni politiche, etnografiche ed economiche, che qui non è il caso riandare, trovansi di già arricchite d' una quasi completa rete di ferrovie, e per massima parte a spese del pubblico erario : di tal che l'opera cui attual-

mente intendono è un sempre nuovo e lodevole immegliamento alle già prospere condizioni di viabilità. Ivi non solo i Capoluoghi di Provincia e Circondario, ma ancora tutt' i centri importanti di popolazione ànno la propria stazione sopra linee ferrate, e queste, essendo collegate in un perfetto sistema, agevolando gli scambi ne aumentano la proporzione, lo che nel fatto pratico si riduce ad un più largo prodotto di esercizio e quindi a maggiori utili.

Per le Provincie Meridionali invece non è quistione d' immegliamenti, ma di necessaria vitalità per la circolazione e pel commercio. Non solo importanti centri di popolazione, ma gli stessi Capoluoghi di Circondario, ed anco di Provincia , restano privi del beneficio omai vitale delle ferrovie; e quantunque la feracità del suolo sia a nessuna seconda ed i prodotti superiori al consumo, pure il commercio langue per mancanza di viabilità ferroviarie. E questa atonia va risentita di conseguenza sulle linee già costrutte, le quali seguendo per massima parte i littorali, e ciò perchè nelle primitive concessioni prevalse il concetto politico a quello economico, lasciano i centri mediterranei, che sono veri fattori di produzione e di commercio, e quindi, isolate, danno necessariamente uno scarso prodotto e gravitano col loro passivo sul bilancio dello Stato. Epperò se le ferrovie del Mezzogiorno d' Italia sovente danno un reddito appena bastevole alle spese di esercizio, ciò non è perchè quelle di già esistenti sieno superiori a' bisogni, come qualcuno vorrebbe dedurne , ma perchè all' errore di origine, di essere mal prescelte, si aggiunge quello di essere incomplete.

Da questa condizione di cose nasce naturale ed imperioso il dovere, per tutti quelli che sono preposti all'amministrazione della cosa pubblica in queste provincie,

di seriamente preoccuparsi di quanto riguarda questo importante argomento, sovratutto se il concorso di speciali circostanze rende ancora più grave per i propri amministrati la pratica e pronta soluzione della gravissima quistione.

Di conseguenza, avendo io l'onore di presedere questo Consiglio provinciale e la Commissione locale, creata dal Consiglio stesso, per esaminare le proposte di ferrovie d' interesse di questa Provincia, e trovar mezzi per la loro attuazione, non ò tralasciato opera e cura per la risoluzione d'un sì interessante problema, avvalendomi di tutt' i fattori della privata e pubblica attività, promovendo il consorzio tra le provincie cointeressate, per la formazione d' un capitale collettivo di sussidio a fondo perduto, e rivolgendomi al Governo, perchè come di giustizia, ne fosse largo del suo appoggio. E questo compito si rende più imperioso in vista della posizione attualmente fatta a questa nobile Provincia, della quale si rassegna alla S. V. On. un rapido cenno etnografico ed economico.

La Provincia di Avellino, dell'estensione di Kil. quadrati 3649 e con una popolazione di 355,621 abitanti (censimento 1861.) per la sua posizione topografica era costituita come necessario scalo delle Provincie Pugliesi e della bassa Basilicata, ed il suo Capoluogo era l'emporio de' prodotti che da esse si versavano sovra i principali porti del Tirreno e sul vasto mercato di consumo, qual è Napoli, o viceversa che da questi e da tutta la Campania andavano sulle città mediterranee del Pugliese e ne' porti meridionali dell'Adriatico e del Ionio. Questo immenso commercio di transito veniva poi aumentato dal cumulo delle svariatissime produzioni della Provincia, le quali, come può rilevarsi da statistiche officiali, superando di molto i bisogni del consumo loca-

le, scambiate con altri prodotti e mutate in valori, danno largo alimento al commercio. E si può con sicurezza affermare che nessuna via ordinaria da tempi ben remoti à potuto in queste Provincie Meridionali eguagliare, non che raggiungere, l'enorme traffico della strada nazionale che da Napoli , attraverso la Provincia di Avellino, nella sua maggior lunghezza, mena alle Puglie. Ed in effetti anche ora si può constatare come l'onere della manutenzione di questa via impone una spesa maggiore di ogni altra strada nazionale del mezzogiorno di Italia.

La suprema e naturale importanza di questa via di traffico era tanto fortemente incisa nella mente di tutti, che non sì tosto l' applicazione della vaporiera al trasporto, risvegliò presso le civili nazioni il bisogno di costruire vie ferrate, l' industria privata, avanti ogni altra in queste Provincie Napoletane , si spinse animosamente ad ottenere dal Governo di allora la facoltà di costruire un tronco di ferrovia, che proprio traversando la Provincia di Avellino riunisse Napoli alle Puglie. Generosa iniziativa, cui risposero con nobile slancio queste popolazioni, concorrendo largamente alla formazione del capitale, ma che iattura di uomini e di tempi fece abortire. Di tal che, in riassunto, puossi affermare che fin dal primo giorno che si è parlato di ferrovie in Italia, era nell'universale convincimento che quella fra l'Adriatico ed il Tirreno, attraverso la Provincia di Avellino, sarebbe stata a niuna seconda per importanza economica e commerciale, anzi ad ogni altra preferibile. Questa importanza viene accresciuta e ribadita dal riguardo ancora, che una simile ferrovia è necessaria alla difesa dello Stato. Quando pur troppo da uomini competentissimi, e dopo accurati studî, nelle tornate 8 e 13 maggio ultimo in Parlamento è stata dimostrata la necessità di

una linea strategica mediterranea che congiunga Avellino ad Eboli, ed il tronco Avellino-S.ªVenere potrebbe in massima parte servire allo scopo con pochissimo onere allo Stato, a me resta solo il breve compito di avvalorare questo concetto di alcune ragioni topografiche e locali. Anche a' profani della scienza strategica è chiaro come sia necessaria cosa garentire le comunicazioni tra le vallate dell'Arno e del Tevere con i centri mediterranei del mezzogiorno d'Italia e con gli estremi porti dell'Adriatico. Certamente questa comunicazione non può essere littorale, perchè sarebbe a discrezione dell'inimico, il quale possedesse un forte naviglio. Ora esaminando la carta topografica d'Italia, si vede chiaramente dimostrato che una ferrovia, la quale movendo da Avellino, costeggiando il Sabato, valicando quivi in qualche non difficile punto gli Appennini per raggiungere la vallata del Calore, e poi immettendosi in quella dell'Ofanto seguirne la corrente sino a Ponte Santa Venere, sarebbe una delle più brevi e la più sicura via tra il centro ed il sud d'Italia. E questi concetti è da gran tempo che l'istoria li à scolpiti ne'colli e nelle pianure della nostra Provincia, dove sempre sono state combattute le prime e più aspre battaglie dall'inimico che dal sud d'Italia voleva inoltrarsi nelle vallate del centro, o di qui scendere giù verso le Puglie. Questa ferrovia, essendo una delle più brevi che congiunga la capitale del Regno con le provincie del mezzogiorno, sarà la più atta per compiere sicuri e rapidi concentramenti di truppe—Costruito il detto tronco principale, può servire in massima parte a tutti gli altri attacchi che vorranno farsi con altre linee ferroviarie, tanto verso la Basilicata, il Salernitano e le Calabrie stesse a sud-ovest, cioè congiungendo Avellino a Potenza per Eboli, con diramazione possibile tra Lioni o Montella, la quale linea sarebbe eminentemente stra-

tegica, quanto col Beneventano e la Campania a Nord-Ovest, la cui facile opera potrebbe affidarsi ad un non lontano avvenire. Ed io specialmente fo voti perchè si traduca in atto quella ferrovia, che mette in facile comunicazione questa città Capoluogo con i ricchi e benemeriti centri di popolazione situati all'ovest di essa e che hanno un eguale diritto ai sacrifizi collettivi del Principato Ultra ; e ciò in affermazione de'nuovi e cari vincoli di fratellanza , che ne fa solidali gl' interessi a quelli tutti della Provincia. Interessi rappresentati in questo Consiglio Provinciale, tra gli altri pur rispettabili, dall'egregio cittadino che nella vita politica ed amministrativa è segno della simpatia di tutti gli uomini leali ed onesti (1).

A queste generali considerazioni, che convincono della necessità del tronco di ferrovia Avellino-Santa Venere, ne vanno aggiunte moltissime d'interesse speciale , di cui rassegno alla S. V. le principali:

1. Dalla linea Napoli-Roma a Cancello, si dirama un tronco il quale, giusta gli ultimi atti legislativi tra non guari arriverà in Avellino ; dall' altro estremo, cioè da Foggia, un' altra linea costruita dalle Meridionali arriva fino a Candela, e dovrà per cura della stessa società prolungarsi fino a Ponte Santa Venere. Queste due diramazioni di linee della lunghezza riunita di circa Kil. 120 gravano come passivo sul bilancio dello Stato, per le garentie assunte verso le Società concessionarie. Ora è evidente che sia nell' interesse dell' Erario che questi due tronchi staccati si collegassero insieme , perchè qualunque sussidio è o sarà il Governo autorizzato a dare, per compimento di questa linea, sarà largamente compensato dal maggior prodotto de' sopradetti 120

(1) On. Deputato Cav. Giuseppe Rega.

Kil. di via, i quali, come si diceva, ora sono di solo onere.

2. Uno scambio importantissimo di merci ha sempre avuto luogo fra la Provincia di Salerno e le contrade poste a mezzogiorno di essa con quella di Foggia e le limitrofe, e tra il Melfitano e Napoli. La linea di Conza avrebbe favorito ed ampliato questo scambio; abolita questa linea, sorge imponente la necessità di un altro tronco che fornisca queste brevi e dirette comunicazioni, specialmente ora ch'è prossimo a costruirsi il breve tronco di attacco da S. Clemente a Codola.

Queste idee sono sorrette dall' autorità stessa del Governo, il quale nel 1865, per organo del Ministro Iacini, le teneva a calcolo nella discussione vertente: « — Sul riordinamento ed ampliazione delle reti ferroviarie del Regno d'Italia — » Di fatti costui, difendendo il progetto di legge che sostituiva alla linea di Conza quella di Benevento, rispondeva a coloro che sostenevano la prima, perchè, tra gli altri vantaggi, di più rapida comunicazione tra il Salernitano e le Puglie, che questo concetto avrebbe potuto valere a solo patto che la linea in costruzione Cancello-Laura avesse fatto capo morto ad Avellino, ma essa naturalmente e fra non molto avrebbe dovuto prolungarsi fino a raggiungere in qualche punto quella delle Meridionali, e così Salerno avrebbe avuto il suo facile e naturale sbocco verso le Puglie. Lo stesso Ministro, rispondendo all' On. Deputato di Lacedonia Avv. Soldi, il quale tra gli altri On. Deputati e cittadini di questa e di altre provincie (1) dottamente e strenuamente propugnava la linea di Conza, avvalorandone il con-

(1) Tra gli altri li On. Deputati Bonghi e Capone, e Cav. Giuseppe Tozzoli.

cetto anche per l'importanza economica che gli avrebbe dato il bosco di Monticchio, osservava che per accedervi sarebbe meglio servito il tronco di Candela, il quale può essere prolungato.

Si potrebbe osservare, ma non è nostro compito, che i legnami di Monticchio debbono avere il loro naturale smercio ne' porti del Tirreno, e quindi la linea di Candela, per fare il tragitto delle meridionali, sarebbe di enorme costo, epperò poco utile.

Ora se il tronco Laura-Solofra-Avellino, giusta i concetti stessi del Governo, deve essere prolungato, se quellò Foggia-Candela-Santa Venere lo deve del pari, come non appoggiare il fatto spontaneo di collegare queste due linee e ciò senza aggravare d'un onere rilevante lo Stato?

Molti altri riflessi, anche di sommo rilievo, per brevità si tralasciano per rassegnare alla S.ª V.ª On., considerazioni ancora più importanti e speciali per l'interesse locale, sul quale ho strettissimo dovere di richiamare l'attenzione della On. Commissione e del Governo.

In effetti:

1° Questa provincia si ha imposti enormi sacrifici per completare la sua rete di strade ordinarie, congiungendo i diversi centri di popolazione tra loro e con le due grandi arterie, cioè la Nazionale delle Puglie e la Provinciale di Melfi, che tagliando il Principato Ultra da un capo all'altro, lo mettono in comunicazione con le contrade limitrofe. Ora questa spesa non sarà efficacemente produttiva, se non quando una ferrovia con rapido e facile percorso apra ai nostri prodotti il commercio di lungo transito.

2° Ne vantaggerebbe immensamente l'industria armentizia, la cui importanza non può da alcuno discono-

scersi. Le numerose mandrie delle Puglie vengono ad estivare negli ubertosi pascoli di questa Provincia e della vicina Basilicata, ed una via ferrata che agevoli la doppia emigrazione annuale di circa un milione di capi di bestiame, rende alla pastorizia un beneficio da aumentarne grandemente la ricchezza produttiva, e potere se non ragguagliare, per lo manco dare in approssimazione quello che questa industria rende nell'Inghilterra, nel Belgio, e sovratutto nella Olanda e nella Svizzera.

3.° Si avrebbe una spinta per impiegare alla industria le grandi correnti del Sabato, del Calore, del Freddane e dell' Ofanto, le quali, a prescindere dalla prima, che nel suo corso irriga terreni fertilissimi ed anima importanti stabilimenti industriali, sono di poco o nulla sfruttate nello interesse dell' agricoltura e dell'industria. Ed io ho fermo convincimento che, appena una ferrovia solcherà queste fertili vallate, l'indole attiva e laboriosa delle popolazioni saprà trarne quel frutto che potrà maggiore. Ne valgono ad esempio questa Città Capoluogo e la vicina Atripalda; la prima non ostante avesse perduto massima parte dell' attivissimo suo commercio di transito, e dovuto lottare contro difficoltà che avrebbero prostrato ogni altro paese, pure ha saputo scongiurare la crisi che la minacciava e studia di trovare altra fonte di ricchezza, migliorando i prodotti delle sue feraci campagne; la seconda pur vedendo ostacolate le sue industrie, alcune per le nuove tariffe, altre per la materia prima, tutte dalla mancanza di celeri trasporti, pure à saputo conservarle e migliorarle, da essere nobile esempio d'intelligente attività.

4.° Un' altra fonte di ricchezza attende pure sviluppo e vita dalla ferrovia Avellino-Ponte Santa Venere, cioè la produzione boschiva. Dai monti di Chiusano, di Seri-

no, di Volturara sino a quelli di Lioni, cioè gli Appennini che a sud-ovest, ne dividono dalla Lucania, e tutte le variate colline, che gradatamente scendendo le une dopo le altre giungono alle vaste pianure della Puglia, coverte da superbi alberi da costruzione, può ricavarsi un cospicuo valore. Anco senza strada , risulta da dati officiali che il commercio del legname à reso in media un introito di oltre un milione di lire annue. Da questi documenti opportuni si vedrà quale progresso economico avrebbero tutti questi paesi situati sul versante delle colline e dediti alla industria ed all'agricoltura, dal facile accesso ad una vicina stazione ferroviaria.

Basta prendere ad esempio la industre e popolosa Montella, la quale non ostante fosse ostacolata dalle enormi difficoltà di trasporto, pure, una alle altre industrie, tiene con i paesi e le Provincie limitrofe un commercio attivissimo di legname, la cui ricchezza e qualità non teme paragone. Chi poi non ignora quanto questa ferrovia aumenterà di valore all' importantissimo Bosco di Monticchio ed a tutti gli altri della vicina Basilicata?

5.° Nel porre termine a questa sommaria rassegna non puossi obbliare l' importanza delle produzioni minerali di questa Provincia. Ricche miniere di solfo, e parecchie già in esercizio, abbondano in tutta la catena ove restano Montemiletto, Montefusco, Tufo ed Altavilla; cave di salgemma e di lignite s' incontrano quivi e nel bacino di Volturara; minerali di ferro si trovano abbondanti nelle stesse località, a prescindere di altre produzioni; ma il costo del trasporto sulle vie ordinarie, assorbendo massima parte del valore delle produzioni, arresta ogni slancio all' industria.

Da tutte le suesposte considerazioni e da altre moltissime, che per brevità si tralasciano, si è convinti che

per questa Provincia una ferrovia la quale, attraverso le sue contrade, congiunga Avellino a Ponte Santa Venere, sia un'opera alla quale va collegato il suo avvenire economico. Ed io sento il dovere di non omettere cura, per quanto le circostanze lo permettono, perchè la sua costruzione addivenga nel più breve tempo possibile un fatto compiuto.

Questo scopo è stato sempre tenuto di mira dall' Amministrazione Provinciale, tanto che son già parecchi anni, e la stessa si spingea ad accantonare nel suo bilancio una prima somma di lire 100000, a proposta dell' egregio Cav. Giovanni Trevisani, per darne premio a chi assumesse l' impresa d' una ferrovia lungo questo territorio.

Più tardi, ed avendosi un concetto più concreto dell'onere, il Consiglio volse la sua disamina su parecchie proposte che si presentavano e tra le altre alcune per ferrovia economica. Nella sessione ordinaria dello scorso anno, dopo che la Deputazione Provinciale, a proposta dei Deputati Barra e Donatelli, deliberava scartarsi ogni proposta di ferrovia economica, il Consiglio nella tornata del 26 settembre ultimo, accettando il voto della Deputazione, a relazione del Consigliere De Iorio, e sovra ragioni che non val quì la pena ripetere, deliberava : che non attendendosi a proposte di ferrovie economiche, e trovandosi di già sporta una domanda dalla Società Adamo e Gargiulo per una ferrovia ordinaria da Avellino a Ponte Santa Venere , venisse nominata una Commissione, la quale esaminasse questo progetto, qualora venisse corredato da una cauzione di L. 50000, od altri che con identiche condizioni si presentassero, e provvedesse al riguardo, per poi riferirne definitivamente al Consiglio stesso, senza assumere alcun' impegno giuridico se non dopo effettuato il contratto. È di

questa Commissione che ò l' onore di essere Presidente. Però, trattandosi d'un fatto ove erano connessi tanti vitali interessi di questa nobile provincia, e che di già aveva passionato gli animi de'suoi cittadini, ò creduto debito di lealtà interrogare l'opinione del paese : e l' ò fatto francamente e senza reticenza nei più ampi limiti del sistema costituzionale, sotto il cui vessillo sono avvezzo solo a combattere, domandando cioè, con circolare diretta alle Rappresentanze municipali della Provincia il loro voto di fiducia (1). E questo faceva solo per rinfrancare la mia coscienza, non essendo adusato a tener calcolo degli schiamazzi e delle esigenze delle piccole fazioni, le quali non possono aspirare neanche al nome di partiti, e che con maggiore o minore buona fede potranno esprimere una individuale opinione, ma non hanno il dritto di parlare nel nome collettivo del paese. Una gran maggioranza de'Comuni della Provincia ha risposto con un voto di piena fiducia alla Rappresentanza Provinciale (2), sanzionando, anco una volta, la solidarietà d'interessi che tutti li liga nel pubblico bene.

(1) La circolare è del tenore seguente: — PRESIDENZA DEL CONSIGLIO PROVINCIALE DI PRINCIPATO ULTRA — *N. 1600* — *Oggetto* — *Ferrovie nel territorio della Provincia* — Avellino 1 maggio 1872 — *Ai Signori Sindaci della Provincia* — Per dovere di lealtà e di solidalità mi affretto a fare avvertenza alla S.ª V.ª ed alla Cittadinanza da Lei degnamente amministrata di stare in guardia su quanto per avventura si potesse stampare o dire sul controscritto oggetto. — Le popolazioni abbiano fiducia nella loro legittima Rappresentanza Provinciale, che saprà loro rendere cordiale ricambio di operosità, e di benessere. — In ogni modo il sottoscritto sarà al solito sempre lieto di essere illuminato e coadiuvato da tutti. — Il Presidente — *Capozzi.*

(2) I documenti Officiali si rattrovano nel volume degli atti della Presidenza.

Così coadiuvato dal verdetto della pubblica opinione ò proceduto nella via, che gl'interessi del paese mi tracciavano. La dimanda sporta dalla società Adamo e Gargiulo per l'eseguimento della ferrovia Avellino-Ponte Santa Venere, garentita con analoga cauzione, dà quei possibili estremi di serietà che a simili opere si convengono, essendo accompagnata da un progetto tecnico di massima, già presentato al Ministero, e dagli studî planimetrici ed altimetrici. La Commissione prendeva in seria considerazione la istanza e m'incaricava delle ulteriori trattative, tanto con gli assuntori dell'impresa e le Provincie interessate per promuovere un analogo consorzio, per la innanzi cennata formazione del capitale, quanto col Governo. Epperò dopo essermi assicurato con le note de'9 Maggio 1872, N° 1674, 13 detto N° 1675, 12 detto N° 1676 e 29 detto, senza numero, che l'esposizione della pratica presso il Ministero, rassegnata già dai Signori Adamo e Gargiulo era in ogni parte veridica, ò chiamato a conferenza questi Signori per assodarne gli estremi.

Della parte tecnica del progetto è incaricato il Governo di occuparsi.

La parte finanziaria è quella che esige la nostra considerazione; ma anche su questo punto si nutre fiducia che un tal fatto sia seguito da pronta attuazione.

In effetti, i Signori Gargiulo ed Adamo assumono la costruzione ed esercizio di questa ferrovia a tutto loro rischio e pericolo, e dichiarano formalmente di eseguirne la costruzione per una cifra determinata; dichiarano altresì che la metà del capitale richiesto per la costruzione stessa resta a loro carico.

La cauzione già presentata alla Provincia, e quella che son disposti a presentare al Governo, fanno indubbia fede della serietà di questo impegno. Quindi alla

Provincia di Avellino, alle altre Provincie ed Enti morali interessati, ed al Governo, resta limitato il compito perchè l'opera sia effettivamente attuata. Questo compito si riduce a fornire nelle modalità meno onerose la metà del capitale richiesto per la costruzione. Son certo che il Principato Ultra, come principale interessto, nei limiti del possibile, non indietreggerà nello avvenire di fronte a' sacrifizî che una tale opera potrà imporgli. Le Rappresentanze Provinciali di Foggia, Basilicata e Salerno di già volenterose, con note del 13 maggio e 6 e 7 giugno corrente, ànno risposto che nelle più prossime tornate de' loro Consigli avrebbero preso in disamina lo affare. Resta solo la parte riservata al Governo perchè col suo valevole appoggio, proseguendo nello avviamento già preso, di cui fa fede, tra le altre, la nota de'26 maggio ultimo, coroni un' opera che, mentre favorisce tanto le popolazioni, è ancora di grande interesse per lo Stato.

Nel sommettere alla S.ª V.ª On. questi rilievi son certo che vorrà con l'abituale autorità e dottrina appoggiarli presso la Commissione ed il Governo; ed io, nell'attuazione di questa opera, vedendo quanto gl'interessi di questa mia Provincia sieno solidali e conformi a quelli dell' Italia tutta, avrò sodisfatto ad un doppio e sacro mandato — Avellino li 13 giugno 1872 — Il presidente del Consiglio Provinciale del P.° U.ª — *Michele Capozzi*.

Nota, 14 Giugno 1872, del Prefetto di Salerno al Presidente del Consiglio Provinciale di P.^{to} U.^{a}

Amministrazione del principato citeriore—*N° 1532—Oggetto — Ferrovia Avellino-Ponte S.ª Venere—Illustr.° signor Presidente del Consiglio Provinciale di Avellino* — Salerno 14 giugno 1872.

Accuso ricezione a V.ª S.ª della controscritta nota con gli annessi documenti, riguardanti la ferrovia al margine segnata, e l'assicuro che saranno presentati allo esame del Consiglio in una delle prime sue riunioni, come ebbi ad assicurarla con altra mia nota del 1° andante — Pel Prefetto — *Aquaro.*

Nota, 15 Giugno 1872, del Prefetto di Foggia al Presidente del Consiglio Provinciale di P.^{to} U.^{a}

Regno d' Italia amministrazione provinciale di capitanata — *N° 1555 — Oggetto — Ferrovia Avellino-Ponte S.ª Venere — Al sig. Presidente del Consiglio Provinciale di Principato Ulteriore—Avellino*—Foggia 15 giugno 1872.

In pronta risposta alla pregevole sua nota al margine riportata, mi onoro accertarle di essermi pervenuti i tre alligati, di cui nella predetta nota. Ed in riconferma della preesistente corrispondenza, la S.ª V.ª Illust.ª può essere certa che nella riunione di questo Consiglio Provinciale sarà l' affare senz' altro trattato — Pel Prefetto Presidente — *Medre.*

Lettere, 20 giugno 1872, del Presidente del Consiglio Provinciale di P.^{to} U.^{a} ai Ministri de'Lavori Pubblici, dell'Interno, della Guerra, di Agricoltura, Industria e Commercio, ed ai Prefetti di Salerno, di Potenza e di Foggia.

N° 2046 — A S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici — Roma — Avellino 20 giugno 1872.

Per progressivo adempimento del mio dovere mi permetto inviarle una copia originale di una mia relazione già inviata all'onorevole Commendatore De Petris, Presidente della Commissione per la classificazione e completamento delle ferrovie del Regno d'Italia, col quale documento ò creduto dimostrare che la nostra linea progettata Avellino-Santa Venere è della massima importanza nello interesse Nazionale e locale.

Colgo questa occasione per pregare vivamente l'E. V. a volersi degnare di darmi risposta categorica in ordine alla mia nota de'9 cadente mese, N° 2013, riferibile al medesimo obbietto — Il Presidente — *M. Capozzi.*

A S. E. Il Ministro dell' Interno — Roma — Avellino 20 giugno 1872.

Ai termini dell' articolo 170 della Legge Comunale e Provinciale, invoco l' attenzione dell' E. V. sull' acclusa relazione riferibile alla ferrovia Avellino-Santa Venere; e nel caso la crederà degna di protezione, mi farà singolarissima grazia di raccomandarla al suo Eccellentissimo collega de' Lavori Pubblici — Il Presidente — *M. Capozzi.*

A S. E. Il Ministro della Guerra — Roma — Avellino 20 giugno 1872.

Mi fo l' onore di farle omaggio di una mia relazione

sulla ferrovia Avellino-Santa Venere. Prego l' E. V. di esaminarla dal lato strategico, e se la stimerà degna di protezione mi dia la fortuna di una calda raccomandazione al suo Eccellentissimo Collega de' Lavori Pubblici — Il Presidente — *M. Capozzi.*

A S. E. il Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio — Roma — Avellino 20 giugno 1872.

Eccellenza

Mi permetto di farle omaggio di due copie di una mia relazione sul prolungamento della ferrovia da Avellino a Ponte Santa Venere. Io La prego di leggerne la parte riferibile alla industria, al commercio ed all'agricoltura, e se la crederà degna di protezione si degni raccomandarla al suo Eccellentissimo Collega dei Lavori Pubblici — Il Presidente — *M. Capozzi.*

N.° 2047 — Avellino 20 giugno 1872—*Ai Signori Prefetti di Salerno, di Potenza e di Foggia.*

Ho l'onore di fare a Lei ed a cotesta onorevole Rappresentanza provinciale omaggio di quaranta copie di una mia relazione sulla ferrovia Avellino-Santa Venere — Si degni darmi un cenno di ricevuta—Il Presidente — *Capozzi.*

Lettera, 2 luglio 1872, del Prefetto di Salerno al Presidente del Consiglio Provinciale di P.to U.a

REGNO D'ITALIA—AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DEL PRINCIPATO CITERIORE—*N.° 1674—Oggetto—Ricezione di N.° 40 copie di una relazione sulla Ferrovia Avellino-Santa Venere — Signor Comm. Michele Capozzi — Presidente del Consiglio Provinciale di Avellino*—Salerno 2 luglio 1872.

Accuso ricezione a V. S. delle quaranta copie della

sua relazione, intorno alla Ferrovia Avellino-Ponte S.ª Venere, per passarle a questa Rappresentanza Provinciale—Ringrazio intanto la nota cortesia di V.ª S.ª Ill.ma— Per il Prefetto — *Aquaro.*

Lettera, 6 luglio 1872, del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio al Presidente del Consiglio Provinciale di P.to Ultra.

Regno d'Italia — ministero di agricoltura, industria e commercio — *Div. 3ª — Sez. 1ª — N.° del Prot. Div. 5582 — Oggetto — Ferrovia Avellino-Santa Venere — All'Onorevole Signor Comm. Michele Capozzi — Deputato al Parlamento — Presidente del Consiglio Provinciale di Avellino* — Roma 6 luglio 1872.

Porgo alla S.ª V.ª singolari ringraziamenti per l'invio fatto con la sua lettera del 20 giugno della relazione che Ella ha presentato alla Commissione Governativa per la classificazione e il compimento delle ferrovie del regno.

Ho letto con gradimento il suo pregevole lavoro il quale rivela uno studio accurato delle condizioni di codesta Provincia, e non dubito che esso formerà soggetto di matura deliberazione per parte della Giunta anzidetta — Per il Ministro — *Racioppi.*

Lettera 24 luglio 1872 del Presidente del Consiglio Provinciale di P.to U.ª al Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio.

A S.ª E.ª il Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio — Roma — Oggetto — Ferrovia Avellino-Ponte Santa Venere — Avellino 24 luglio 1872.

L'E.ª V.ª nell'accusarmi gentilmente ricezione della

mia memoria a stampa dei 13 Giugno scorso, diretta alla Commissione Governativa per le strade ferrate, intorno alla ferrovia Avellino-Santa Venere, non si degnò assicurarmi di averla vivamente raccomandata al suo Eccellentissimo Collega de' Lavori Pubblici; e poichè dai giornali rilevo che il patrocinio di cotesto R. Ministero fu volenterosamente impartito per altro tronco di ferrovia affine, e che forse per tutte le ragioni economiche tecniche e strategiche, non potrebbe essere scisso dall'altro tronco di ferrovia che io propugno, così con la presente mi fo a pregarla nuovamente perchè i miei voti fossero esauditi.

Prego di leggere specialmente le pagine 12 e 13 dell'accluso opuscolo—Il Presidente *M. Capozzi.*

Nota, 17 Luglio 1872, del Presidente del Consiglio Provinciale di P.[to] U.[a] al Ministro de' LL. PP.

N. 2510 — A S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici — Roma — Oggetto — Ferrovia Avellino-Ponte S.[a] Venere — Avellino 17 luglio 1872.

Con mia nota dei 30 dello scorso Settembre io chiamava l'attenzione del Governo sulla dimanda de'signori Adamo e Gargiulo per una ferrovia a sistema ordinario da Avellino a Ponte S.[a] Venere, sulla quale aveva interloquito il Consiglio Provinciale nella tornata de' 26 di detto mese.

L'E. V. con lettera de'10 ottobre 1871 n.° 53141-6909 si degnava dirmi che nessun provvedimento poteva emettere il Governo fino alla composizione del consorzio tra gli Enti interessati. In seguito di ciò i signori Adamo e Gargiulo, in base della cennata deliberazione del Consiglio Provinciale prestarono la cauzione di lire 50 mila, per poter trattare con la Provincia. La Commissione spe-

ciale nominata dal Consiglio si riunì nei giorni 29 aprile e 1° maggio corrente anno, e conchiuse deliberando: dare a me incarico nella qualità di suo Presidente, di trattare in modo concreto coi detti signori Adamo e Gargiulo, e di promuovere la formazione di un capitale collettivo di sussidio a fondo perduto tra le provincie di Salerno, di Potenza e di Foggia, e di promuovere ancora il concorso materiale e morale del Governo.

Io comunicai questi atti all' E. V., ed ai tre Prefetti delle cennate Provincie con mie note dei 9 e 13 dello scorso maggio N.i 1674 e 1675.

Il Ministero rispose evasivamente con nota de'16 dello scorso maggio N.i 9995-3869, alla quale io replicai con mia lettera de' 19 detto maggio N.° 1676, cui seguì una altra nota del Ministero in termini più benigni, in data de' 26 maggio, N.i 10738-4153. Io replicai con mia lettera datata da Roma li 29 maggio 1872 e malgrado altro mio telegramma de' 6 giugno 1872, non ebbi fin quì una risposta concreta officiale, quantunque l'avessi sollecitata con altra mia nota de' 9 dello scorso Giugno N.° 2013. Con altra mia nota de'20 N.° 2046, nell'inviarle una mia speciale relazione, diretta alla Commissione creata con Decreto R. de' 30 gennaio 1861, la pregava di dare una categorica risposta alla cennata mia nota de' 9 dello scorso giugno, N.° 2013.

Lessi nel resoconto officiale dalla Camera de' Deputati de'16 dello stesso mese le interrogazioni categoriche che per questa linea le dirigeva l'onorevole Deputato Bonghi, e nel resoconto della tornata del 17 Giugno detto lessi le vaghe risposte date dall' E. V. all'onorevole Bonghi, quasi dichiarando che fin' oggi nulla di concreto esisteva su questa linea, e neanche il progetto di arte, mentre che questo già da qualche anno trovasi depositato dai signori Adamo e Gargiulo presso il Ministero, e costoro,

oltre della cauzione già prestata alla Provincia, àn sempre dichiarato di essere prontissimi a presentare l'altra cauzione al Governo per ottenere la regolare concessione.

Quando dunque l' E. V. rispondeva in quel modo all'on. Bonghi, già sapeva, mercè la succennata corrispondenza officiale, non solo queste circostanze, ma anche l'altra essenziale dell'adesione di massima di questa Provincia, e delle promesse anche officiali delle altre tre Provincie di occuparsi cioè di questo importantissimo affare in una delle prossime sessioni. E quì è da marcarsi che indarno fin oggi pregai l' E. V. perchè il Governo avesse per questo obbietto scritta una parola di incoraggiamento e di eccitamento a' signori Prefetti di Salerno, di Potenza e di Foggia.

Ora però che si avvicina il momento della Sessione ordinaria del Consiglio Provinciale, io mi sto preparando la stampa di una relazione plenaria e dettagliata su questo importantissimo affare, e stamperò a corredo tutti i cennati documenti della corrispondenza officiale, non esclusa la interrogazione Bonghi del 16 giugno e la risposta dell' E. V. del 17 detto mese. Non vorrei che per un affare di tanto interesse Nazionale e locale (vedi mia relazione a stampa de' 13 giugno 1872 all'onorevole Depretis) risultasse una lacuna per parte del Governo, al quale io mi son diretto con tanto dettaglio, e con tanta fiducia e premura.

Si degni dunque di scrivere una parola ai Prefetti di Salerno, di Potenza e di Foggia, e di scriverne un'altra a me che, se non altro, valga a dimostrare che il Governo dalla corrispondenza officiale e dai documenti tecnici, che sono presso di lui, si à formata un'idea precisa della importanza di questa linea, e della serietà delle pratiche che sono in corso.

Nella cennata mia relazione a stampa de' 13 dello scorso Giugno, trasmessale con nota de' 20 dello stesso mese N.° 2046, io accennava che buona parte della linea Avellino-Ponte S.ª Venere poteva servire al concetto strategico per una linea da Avellino a Potenza per Eboli ; si degni ordinarne almeno gli studî.

In somma io ò un mandato a compiere, e certamente per questo non avrò la taccia di negligenza, quando avrò stampata tutta la pratica relativa: per dovere di solidarietà sarei lietissimo di stampare e dimostrare che anche il Governo à fatto il suo dovere per quanto poteva.

Giova avvertire col più vivo interesse che il Governo deve star bene all'erta su' possibili impegni che potrà eventualmente assumere verso la Società Civile di Monticchio per la linea Candela-Santa Venere, come risulterebbe dalle parole pronunziate dall'E. V. nella tornata parlamentare de' 17 Giugno scorso, perchè se questa piccola linea fosse costruita dalla stessa Società Gargiulo ed Adamo, i fondi nazionali che la legge del 1870 attribuisce a questa linea, potrebbero in certo modo rifluire in una sintesi più ordinata d' interessi su tutta la linea Avellino-S.ª Venere-Candela, che anzi il Governo potrebbe indurre la Società Civile di Monticchio a dare un sussidio per tutta la linea Candela-S.ª Venere-Avellino, essendo incontestabile che i legami di Monticchio debbono avere il loro naturale smercio nei porti del Tirreno, e quindi la linea di Candela, per fare il tragitto delle Meridionali, sarebbe di enorme costo, e però poco utile (vedi pagina 12 e 13 della mia relazione a stampa 13 giugno 1872), e così la suddetta Società diventerebbe benemerita del paese. — Il Presidente — *M. Capozzi.*

Nota, 19 Agosto 1872, del Presidente del Consiglio Provinciale di P.[te] U.[a], al Ministro de' Lavori Pubblici (1).

N° 2799 — Oggetto — Ferrovia Avellino-Ponte S[a] Venere — A S. Eccellenza il Ministro dei Lavori Pubblici — Roma — Avellino, il dì 19 agosto 1872.

Di riscontro alla lettera di cotesto Ministero del 1° agosto andante sulla ferrovia Avellino-Ponte Santa Venere, debbo in prima manifestare all'E. V. che la stessa mi arriva con dispiacere e sorpresa, perchè dopo la lunga corrispondenza interceduta al riguardo, dopo che io con relazione a stampa e con ripetute note ufficiali mi credeva di aver chiaramente significata la posizione dei fatti e della pratica, al contrario la lettura della surriferita lettera mi convince che l'E.[a] V.[a] non abbia portato sull' oggetto in esame quella maturità di giudizio e scrupolosa conoscenza delle cose, che io ho sempre riconosciuto negli atti del suo Ministero; e però Ella mi permetterà che io per debito di Uffizio e per gli obblighi, che ho verso il mio paese, ripigli colla presente la pratica per rettificare alcuni fatti ed alcune asserzioni che debbono di conseguenza modificare il giudizio della E.[a] V.[a] Ed io mi spero riuscire nell'assunto, perchè, essendo concordi nelle conseguenze e nei desiderî, e non essendo discordi che solo in alcuni mezzi di attuazione, i quali pur troppo dipendono da circostanze

(1) La seguente nota è di riscontro ad una lettera del Ministro de' Lavori Pubblici, nella quale si giudica l' opera della ferrovia in esame di gravissima difficoltà; si muovono dubbi sulla possibilità di formare il capitale necessario, e sulla Società assuntrice, e l' Onor Ministro dichiara in fine che il progetto della ferrovia Avellino-Ponte S.[a] Venere troverà in Lui « un caldo fautore quando vedrà la probabilità di un'attuazione. »

di fatto ch'Ella non à forse esaminate abbastanza, fidando nella sua lealtà e serietà di concetti, stimo conveniente ritornare sull'argomento, per dileguare quei malintesi per i quali da cotesto Ministero mi si indirizzava la suespressa lettera.

Che la linea Avellino-Ponte S^a Venere, più che d'interesse locale, sia d'interesse generale di tutta Italia, è un fatto ormai dimostrato abbastanza da uomini autorevoli e competentissimi, e dalla pubblica opinione, manifestatasi a mezzo di diarî serî e diffusi in queste provincie, non chè dal giudizio stesso di V^a E^a. Io quindi non mi farò a ripetere nulla al riguardo e cercherò solo di togliere i dubbi, che mi si muovevano sulla possibilità dell'attuazione di questo progetto.

Come l'E. V. ben conosce, quest'Amministrazione provinciale è gran tempo che seriamente si occupa di tale importantissimo affare, e per i grandi e vitali interessi economici che si collegano alla costruzione di questa ferrovia, e perchè colla dimanda del 26 luglio 1871 (appoggiata da analoga cauzione) i signori Adamo e Gargiulo si presentarono, per ottenere l'adesione e concorso di questa provincia, affidati alle due note di cotesto Onorevole Ministero de' 27 febbraio e 27 marzo 1871.

La Provincia quindi si spingeva a questa opera non in seguito di vane speranze, suscitate da erronei concetti, e destinate a rimaner deluse, ma sol dopo di avere calcolate ed esaminate le proprie forze, la serietà di quei che domandavano la concessione, gli affidamenti del Ministero.

Il piano finanziario proposto da'signori Adamo e Gargiulo, per quanto riguarda introito e spese di esercizio, è stato largamente e categoricamente sviluppato, e risulta come conseguenza di elementi statistici ufficiali che non possono ritenersi erronei e, quando lo fossero,

ordinariamente lo dovrebbero essere in meno, ma giammai in più. Quindi tra l' introito e le spese presunte e quelle effettive, potrà esserci una differenza in più o in meno, la quale non potrà di certo variare i calcoli diffinitivi; in quanto poi al capitale per l' esecuzione dell'opera, i suddetti Assuntori han dichiarato a questa Provincia, ed io non ho mancato di avvisarne cotesto Ministero, di volere il concorso dei corpi morali solamente per una metà (pagabile in lungo periodo, con sistema di ammortamento annuale), e ritenere l' altra metà a loro carico, derogando così al primitivo concetto che attribuiva due terzi ai primi, ed un terzo a loro stessi — Sono dunque al massimo dodici milioni, che si dovrebbero fornire dai Corpi morali interessati, e non già sedici, come dall' E. V. si dice.

E perchè la pratica poggiasse sopra serî elementi, i signori Gargiulo ed Adamo, uniformandosi alla deliberazione di questo Consiglio Provinciale, 26 settembre 1871, hanno fatto deposito provvisorio di lire 50000, ed hanno dichiarato essere pronti a completare, nell' atto di concessione, la maggior cauzione richiesta da cotesto Ministro colla precitata nota del 27 febbraio 1871.

Il decorso di quindici mesi, cui accenna la nota 1 andante, nel qual periodo di tempo i signori Gargiulo ed Adamo non si erano data cura di risolvere le obbiezioni ed i dubbi mossi relativamente al piano finanziario, scomparisce quando si osserva che durante tale periodo gli atti per questo importantissimo affare si sono succeduti senza interruzione presso quest'Amministrazione provinciale; e nè le premure de'richiedenti signori Gargiulo ed Adamo, nè altre, potevano valere, o sono valse a precipitare le risoluzioni per condurre questa pratica allo stato di compimento in cui si trova. E gli atti sono stati progressivamente denunziati a cotesto Ministero,

ed alle Provincie cointeressate di Salerno, Basilicata e Foggia; e ciò in adempimento delle condizioni imposte dalle ripetute note Ministeriali 26 febbraio e 27 marzo 1871, con le quali cotesto Ministero dichiarava la *benigna considerazione* in cui tiene il progetto in esame ed il suo *desiderio vivissimo* di coadiuvare questa concessione di privata iniziativa.

Questa Provincia, con unanime accordo di tutte le sue rappresentanze, ha dichiarato essere disposta a fare i maggiori sacrifizî per attuare la concessione di questa ferrovia.

Il bisogno poi della costruzione di strade ordinarie, e la proporzione nella quale questa Provincia è in confronto alle altre nello sviluppo di tali primarî fattori di vita e di commercio, non è solida ragione per distrarre dal proponimento di far concorrere tutte le forze vive del paese alla costruzione di una via ferrata. E questo ben lo sa l'E. V., perchè alcune provincie, le quali a questa di Avellino sono inferiori per proporzionale estensione di vie ordinarie, le sono innanzi per vie ferrate; ed attivamente vi si lavora per il loro proseguimento. Le mutate condizioni dei traffichi e dei commerci hanno sostituito alle vie nazionali ordinarie le vie ferrate; e come una volta le vie interprovinciali e comunali, doveano essere eseguite, perchè fossero maggiormente utili, in base al tracciato delle vie Nazionali, oggi lo debbono essere in rapporto a quelle ferrate, e queste sono ora indubbiamente le arterie alle quali quelle debbono rifluire. Dalla costruzione e tracciato di una via ferrata, dipende lo sviluppo ed il sistema delle comunicazioni ordinarie.

Queste osservazioni io le doveva, sig. Ministro, in riscontro alla cennata lettera del 1 andante; e facendo a fidanza con la lealtà e buon volere dell'E.V. son certo che,

in vista delle chiarite condizioni di fatto, della serietà dei propositi di questa provincia, della possibilità dell' impresa, vorrà Ella modificare i suoi concetti, ed appoggiare quest' opera, per quanto la riconosciuta sua importanza lo meriti.

Colgo questa occasione per trasmettere a cotesto Ministero una copia di dimanda, già presentata dai signori Adamo e Gargiulo all' E. V., con la quale chiedono che si fosse aggiunta alla concessione in trattative del tronco di strada ferrata da Avellino a Ponte S. Venere anche quello da Ponte S.a Venere a Candela, oggi che la Società delle Meridionali à rinunziato alla costruzione di quest' ultimo tratto — Il Presidente — *M. Capozzi.*

Domanda de' Signori Adamo e Gargiulo al Ministro dei Lavori Pubblici.

A S. E. il signor Ministro dei lavori pubblici del Regno d'Italia.

Essendo di ragion pubblica che la Societa delle ferrovie Meridionali à rinunciato alla costruzione del tronco di ferrovia da Candela a Ponte Santa Venere, declinando così il dritto di prelazione accordato ad essa Società colla legge 28 agosto 1870, i sottoscritti sono in dovere di sommettere all' E. V. quanto segue:

L' E. V. sa che il breve tratto da Candela a Ponte S.a Venere forma la testa di linea dell'intero tronco da Candela ad Avellino. I sottoscritti nella corrispondenza scambiata con codesto Ministero, come era inevitabile, dichiararono rispettare i dritti acquisiti dai terzi: però non mancarono di fare pratiche ufficiose presso la detta Società delle Meridionali per una amichevole cessione di questo dritto di prelazione; quindi ora che questo diritto è volontariamente declinato e rinunciato dalla So-

cietà delle Meridionali i sottoscritti domandano che l'E. V. si compiaccia aggiungere alla concessione in trattativa del tronco da Avellino a Ponte Santa Venere anche quella del tratto da Ponte Santa Venere a Candela, sotto gli stessi auspicii e condizioni delle primordiali dimande da essi sporte a codesto Ministero con data 12 e 15 febbraio 1871, ora migliorate, per accordi presi con la Provincia di Avellino, nel senso che resta a carico dei sottoscritti non un terzo, ma bensì la metà del capitale dichiarato necessario per le costruzioni ed impianto della concessione.

Certamente l'E. V. non troverà in ciò difficoltà perchè mentre è strettamente giusto non distrarre da un importante tronco di ferrovia la propria testa di linea, questo breve tratto agevola la costruzione dell'intera linea, per le sovvenzioni e garentige che già per Legge tiene in corrispettivo; quali sovvenzioni e garentige in risultanza cedono a benefizio dello Stato e delle Provincie, perocchè restando sempre a carico de' sottoscritti la metà capitale come sopra, ne segue che la plusvalenza de'corrispettivi, di cui gode il tratto da Candela a Ponte Santa Venere, rifluisce a vantaggio dell'altra metà capitale a formarsi pel rimanente tronco, e quindi distraendolo, o col tenerlo in sospeso, o col concederlo ad altri, si creano ostacoli ad un'opera di tanta importanza, quale è la ferrovia da Avellino a Ponte Santa Venere. Ostacoli che codesto Ministero non può volere, sì per la giustizia che informa i suoi atti, sì pel solenne impegno preso verso i sottoscritti, specialmente colla Nota Ministeriale del 27 febbraio 1871, N. 8182-1084.

Per appurare gli estremi di fatto della pratica relativa alla concessione della ferrovia in parola da Avellino a Ponte Santa Venere, che ora dovrebbe stendersi fino a Candela, e perchè questa pratica stessa abbia sollecito compimento è necessario sottomettere all'E V.:

Che la domanda presentata dai sottoscritti per la concessione di questa ferrovia, appoggiata da un elaborato progetto di massima fu favorevolmente accolta da cotesto Ministero colla citata nota del 27 febbraio 1871:

Che cotesto Ministero domandò degli elementi statistici per avere un concetto chiaro del prodotto lordo di questa ferrovia e delle spese di esercizio:

Che questi dati furono estesamente sommessi, nè può disconoscersi la loro esattezza perchè, a prescindere dall'elaborato studio con cui furono raccolti sulle località, a cotesto Ministero riuscirebbe facile averne il controllo da'dati ufficiali esistenti presso il Ministero di Agricoltura e Commercio e presso i Comizi agrarî locali; controllo che i sottoscritti non omisero per ogni maggior sicurezza:

Che il Ministero colla precitata Nota, e coll'altra del 27 marzo 1871 per seria guarentigia dichiarava di volere una cauzione, qual'è disposto da regolamenti di contabilità dello Stato. Ed i sottoscritti non mancarono categoricamente dichiarare ch'erano prontissimi ad adempiere a tale prescrizione:

Che questo onorevole Ministero impose fossero rispettati i dritti di prelazione della Società delle Meridionali, e si ripete che i sottoscritti si sottomisero di buon grado a tale disposizione. Ora però, rimosso volontariamente dalla Società interessata tale ostacolo, la concessione si stende nei suoi limiti ordinari:

Che finalmente perchè fosse certa la formazione del capitale richiesto per l'impresa, questo Ministero domandò la presentazione degli atti di adesione delle Provincie, Comuni, ed altri interessati. Ed i sottoscritti alacremente dettero opera a tale compito.

Giova ricordare come a prescindere da Corpi morali, di cui in prosieguo, fino la sovvenzione dei privati non

fe' difetto ad una pratica, della quale la coscienza pubblica riteneva e ritiene la serietà ed importanza. Uno dei principali proprietarî della Provincia, cioè S. E. il signor Marchese di Bella Caracciolo, Ministro del Regno d'Italia, con vivo impegno si fe' promotore di una sottoscrizione privata fra i principali proprietarî locali, per concorrere con ogni mezzo alla riuscita dell'impresa.

La Provincia di Avellino, principale interessata, richiesta avanti ogni altra da sottoscritti per la necessaria adesione, credè, pel gravissimo interesse della cosa, colla maggiore ponderatezza sottoporre la pratica dei sottoscritti ad un serio e solenne esame; e mentre le altre Provincie sorelle, limitandosi alle richieste del Ministero, partecipavano, interpellate semplicemente, la loro adesione, la Provincia di Avellino però cominciò col richiedere dai sottoscritti una cauzione di L. 50 mila, solo per devenire all'esame della pratica; quale cauzione fu da'sottoscritti effettivamente depositata. Richiese poscia maggiori e più accurati studî da' sottoscritti e categoriche dichiarazioni per la formazione del capitale necessario, nominò Commissioni, interpellò i Comuni tutti della Provincia, esaminò tutte le offerte e solo dopo un accurato e largo esame, fatto con ogni ponderatezza e solennità di forma, accolse unicamente la dimanda dei sottoscritti.

È vero che per l'interesse gravissimo della cosa la Provincia di Avellino frappose alla pronta soluzione un lungo indugio per il tempo necessario al lavoro della Commissione e degli altri corpi deliberanti: ma è perciò che i sottoscritti si ripresentano all'E. V. solamente oggi in cui, esaurita la pratica imposta da codesto Ministero, si è ormai sicuri dell'adesione della Provincia, e corpi morali interessati, al progetto e piano finanziario proposto da' sottoscritti, e dopo che un lungo e severo esame à posto

in evidenza la serietà della pratica, e ne à stabilito le condizioni di esistenza.

In conclusione codesto Onorevole Ministero:

1.° Non à potuto mai disconoscere la serietà del progetto tecnico.

2.° Domandava con le precitate note i dati statistici, e gli sono stati sottomessi.

3.° Trovava l'ostacolo di un dritto di prelazione, e quest'ostacolo ora è scomparso.

4.° Domandava una cauzione per la parte di capitale riservatosi dall'Impresa; e questa cauzione si dichiara da' sottoscritti pronta a depositarsi, e già parte è depositata da tempo alla Cassa Provinciale di Avellino.

5.° Pel capitale riservato al Consorzio delle Provincie e Corpi morali, questo in vista delle migliori condizioni dei mercati Europei, e de' fondi Italiani, si è da' sottoscritti limitato alla metà del capitale importo delle costruzioni: epperò, stando alla media da essi garentita di lire 200 mila a chilometro, fra Governo, Province e Comuni deve covrirsi la somma di circa 13 milioni.

Nè può sfuggire all'E. V. che questa cifra non à alcun che di difficile o di esagerato, perchè specialmente ora che la Concessione deve prolungarsi fino a Candela, le sovvenzioni, che il Governo è o sarà autorizzato a dare per legge, raggiungono un' importante cifra. Le Province e Comuni non mancheranno di completarla, e cio è sicuro dopo gl' impegni presi dalla principale Provincia interessata.

6.° Questo onorevole Ministero prefiggeva ai sottoscritti per modello la ferrovia Mantova-Modena, quindi ora non potendo disconoscere che le condizioni finanziarie di questa pratica siano migliori dell' altra, i sottoscritti fanno sicuro assegnamento sull'impegno vivissimo con che l'E. V. à sempre dichiarato di favorire ed appoggiare le opere tutte di pubblico interesse.

Quindi i sottoscritti ànno certezza che l'E. V., accogliendo favorevolmente la presente, li inviti alla stipula del relativo atto di concessione per la costruzione ed esercizio della ferrovia da Avellino a Candela, previo il deposito della richiesta cauzione — Napoli 15 Agosto 1872 — Firmati — *Ferdinando Gargiulo Ingegnere, Cristofaro Adamo Avvocato.*

Nota, 19 Agosto 1872, del Presidente del Consiglio Provinciale di P.^{to} U.^{a} a' Prefetti di Basilicata, Foggia e Salerno.

N.° 2800—Oggetto—Ferrovia—Avellino-Ponte S. Venere Ai Signori Prefetti di Basilicata, Salerno e Foggia—Avellino 19 agosto 1872.

Di seguito alle precedenti note sul controscritto oggetto, e fiducioso nelle autorevoli assicurazioni della S.^{a} V.^{a}, avvicinandosi l'epoca delle riunioni ordinarie dei Consigli Provinciali, sento il debito di pregarla novellamente, perchè, quando ne sarà il tempo, si compiaccia di portare alla disamina di cotest'onorevole Consesso l'importantissimo affare della costruzione della ferrovia da Avellino a Ponte S. Venere, e provocare un concorso alla spesa di quest' opera, dalla quale, com'è abbastanza dimostrato, grandissimi vantaggi ne ritrarrà cotesta Provincia.

Colgo quest' occasione, per rassegnarle gli atti della mia sincera stima—Il Presidente—*M. Capozzi.*

INDICE
DELLE MATERIE

CONTENUTE NEL PRESENTE OPUSCOLO